

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 20

7. Dezember  
2017

# kontakt.sev

Tel: 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58, E-Mail: kontakt@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

## Dauerproblem Sopre

Die Software Sopre der SBB bringt mehr Probleme als Lösungen.

Bericht Seite 2, Leserbrief Seite 15



## Dauerbrenner FVP

Die Fahrvergünstigungen fürs Personal FVP sind für unsere Mitglieder ein Dauerbrenner. Wir bringen den Fakten-Ordner.

Seite 6



## Tuti leitet den Dialog

SEV-Präsident Giorgio Tuti wurde an die Spitze des europäischen Sozialdialogs gewählt.

Fokus Seite 16

Die Luftfahrtbranche findet auch auf dem Boden statt

# Fester Boden für die Flieger

**Mit dem Eintritt der ehemaligen Push-Mitglieder hat die Luftfahrtbranche im SEV bedeutend an Gewicht zugelegt.**

Die Luftfahrt ist ein komplexes Umfeld: viele international tätige Konzerne kämpfen um Anteile am Markt. Damit dies nicht auf Kosten des Personals und seiner Arbeitsbedingungen geht, braucht es starke Gewerkschaften, die mit Gesamtarbeitsverträgen für faire Arbeit sorgen können.

Das Bodenpersonal (Technik, Administration, Groundstaff, Angestellte der Flughäfen und Zulieferfirmen) hat im SEV einen verlässlichen Partner. *kontakt.sev* zeigt in dieser Ausgabe den SEV-Mitgliedern in den Bereichen Bahn, Bus, Schifffahrt und Touristik auf, wo der Schuh im Luftverkehr drückt. Übrigens, gut zu wissen: Die Sektion SEV-GATA arbeitet unter dem Motto «Ready for take-off!»



Dossier Seiten 8 & 9

Harte Arbeit in einem faszinierenden Umfeld: das Bodenpersonal in der Luftfahrtbranche braucht eine starke Gewerkschaft.

## SEV-Frauentagung 2017

«Ein Leben ohne Gewalt ist ein Menschenrecht» – unter diesem Motto stand die Bildungstagung der SEV-Frauen vom 24. November. Gewalt gegen Frauen im häuslichen wie auch im öffentlichen Bereich, besonders im öffentlichen Verkehr, ist ein grosses Problem. Die rund 130 Teilnehmerinnen lernten in fünf Workshops, sich zu verteidigen und Gewalterfahrungen zu verarbeiten.

Seite 7

## Gebremster Start für Domo Reisen

# Es braucht faire Bus-Arbeitsbedingungen

■ Das Busunternehmen Domo Reisen ist mit seinem Konzessionsgesuch für drei innerschweizerische Fernverkehrsstrecken, auf denen es mit seinen Bussen der Bahn Konkurrenz machen wollte, vorläufig gescheitert. Das für die Konzession zuständige BAV braucht mehr Zeit für die Prüfung offener Fragen. Aufgeschoben ist aber nicht aufgehoben, und gewonnen ist deshalb noch

nichts. Für den SEV steht fest, dass Bus-Fernverkehrslinien in der Schweiz keinem Kundenbedürfnis entsprechen. Für die mit Haltestellen «beglückten» Städte brächten die Infrastrukturkosten und der Mehrverkehr erhebliche Lasten ohne ersichtlichen Nutzen. Und solange Domo Reisen keine Gewähr für faire Arbeitsbedingungen seines Personals bietet, also für solche, die mit dem GAV

SBB vergleichbar sind, kann der SEV keinen Bus-Fernverkehrslinien zustimmen bzw. der Konzession, die dafür notwendig ist – umso weniger, als das Unternehmen keinen Service public bietet, sondern Rosinenpickerei betreibt. Die Vorbehalte, die der SEV schon seit Längerem äussert, sind bisher keineswegs ausgeräumt worden.

Seiten 2&3

## NEWS

## Über stösst auf Widerstand

Der US-Fahrdienstleister Uber macht immer wieder Schlagzeilen, weil er Fahrer/innen als Scheinselbstständige beschäftigt. Neulich wurden diese Urteile gegen seine Praktiken gefällt:

Das **Baselbieter Strafgericht** hat einen Uber-Pop-Fahrer zu einer Busse und bedingten Strafe verurteilt, weil er 2016 in seinem PW ohne die nach Bundesrecht erforderliche Bewilligung, ohne kantonale Taxibewilligung und ohne Fahrtenschreiber in neun Monaten auf gut 13000 km mit bezahlenden Fahrgästen fast 32000 Franken eingenommen hat. Ein Weiterzug ist möglich.

In **Israel** wurde die Vermittlung von Privatfahrten gegen Geld ab dem 29. November unter sagt. Für Uber heisst das, dass er in Israel keine Fahrer/innen mehr vermitteln darf, die ohne Taxischein mit ihrem PW unterwegs sind. Deshalb muss der US-Konzern seine Dienste «UberDay» und «UberNight» einstellen.

In **London** hat ein Arbeitsgericht die Berufung von Uber gegen ein Urteil der ersten Instanz zurückgewiesen. Das nun bestätigte Urteil stellte fest, dass die Fahrer/innen Anspruch auf Feriengeld, Krankengeld und den britischen Mindestlohn haben. Geklagt hatten zwei Uber-Fahrer mit Unterstützung einer Gewerkschaft. Der Entscheid bedeutet, dass Uber-Fahrer/innen in Grossbritannien als Angestellte betrachtet werden und entsprechende Rechte haben.

## Neuer GAV bei TPL

Nach einer vertieften Analyse hat die Personalversammlung des Luganeser Transportunternehmens TPL, die aus Mitgliedern der Gewerkschaften SEV, OCST und Transfair besteht, den neuen GAV angenommen. Bei der Erneuerung handelt es sich vor allem um formale Änderungen. Der GAV bleibt im Allgemeinen gut, auch wenn man sich bei den Löhnen etwas mehr erhofft hatte. Das Wichtigste ist, dass die 40-Stundenwoche verteidigt werden konnte.

## Fernbusse

## Das BAV analysiert noch – das ist gut so

**Ab dem Fahrplanwechsel am kommenden Wochenende wird Domo Reisen vorerst keine nationalen Fernbuslinien in Betrieb nehmen. Das BAV muss das Konzessionsgesuch des Unternehmens erst vertieft untersuchen. Ein Grund zum Feiern?**

Die Entscheidung über das Konzessionsgesuch von Domo Reisen für die Linien St. Gallen–Zürich–Genf Flughafen, Zürich Flughafen–Basel–Lugano und Chur–Zürich–Sitten



Daniela Lehmann

soll im ersten Trimester 2018 fallen. Das Gesuch sieht vor, die genannten Linien ein- bis zweimal pro Tag zu bedienen. Domo Reisen hofft darauf, den Betrieb am 11. März 2018 aufnehmen zu können. Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik beim SEV, bewertet die Situation im Interview.

**Daniela, du verfolgst dieses Dossier aufmerksam. Dürfen wir uns über die Ankündigung des BAV freuen?**

Wir können zufrieden sein, dass Domo Reisen die Konzession noch nicht erhalten hat. Das BAV nimmt sich mehr Zeit, um die Situation seriös zu analysieren und sicherzustellen, dass Domo Reisen alle Bedingungen für die Konzessionserteilung erfüllt. Domo Reisen wird auch alle nötigen Halte garantieren müssen.

**Viele Kantone und Städte sträuben sich gegen Haltestellen für Fernbusse...**

Domo Reisen versichert, alle Garantien für die Lösung dieses Problems zu haben. Dem muss das BAV nachgehen. Wir haben 38 Städte und Gemeinden angeschrieben und nach ihrer Meinung bezüglich Fernbushaltestellen auf ihrem Gebiet gefragt. Zurückgekommen ist deutlicher Widerstand, hauptsächlich wegen der Infrastrukturkosten, welche die Fernbusse mit sich bringen würden, sowie dem erhöhten Verkehrsaufkommen in den Städten und an den bestehenden Haltestellen, die bereits ausgelastet sind. Auch die Konkurrenz zu den subventionierten Unternehmen ist vielen ein Dorn im Auge. Ferner sind die Behörden der Ansicht, dass die Richtlinien des Bundes nicht ausreichend sind für eine Konzessionserteilung.

**Domo Reisen bestätigt, den Betrieb am 11. März aufnehmen zu können. Ist das realistisch?**



Vorläufig ohne Inland-Fernbus-Konzession: Domo Reisen bleibt noch in der Garage.

Das ist schwer zu sagen. Das BAV hat seine Offenheit für andere Gesuche betont. Heisst das vielleicht, dass man sich nicht zufrieden gibt mit Domo Reisen? Für den SEV ist klar, dass nationale Fernbuslinien keinem Bedürfnis der Bevölke-

zung entsprechen. Nach unserem Wissen wurde keine einzige seriöse Marktanalyse erstellt, um festzustellen, ob ein Bedürfnis besteht.

**mand seine Reisezeit verdoppeln will, ist das doch – wie die Befürworter der freien Marktwirtschaft betonen – sein gutes Recht?**

Man kann die ganze Sache schon mit dieser Optik betrachten. Dumm nur, dass wir

dafür die falschen Spielregeln haben. Ich mache ein Beispiel: Der Schienenfernverkehr ist ein integraler Bestandteil des Service public, da er zur Querfinanzierung von unrentablen Linien beiträgt. Fernbusunternehmen haben geringere Ausgaben, weil sie sich nicht an den Infrastrukturkosten beteiligen und unklare Anstellungsbedingungen haben. Dabei ist die Frage: Zu welcher Branche gehören Fernbusse? Für den SEV ist es eindeutig die Fernverkehrsbranche, sprich der GAV SBB, der die branchenüblichen Anstellungsbedingungen vorgibt. Der Analyse des BAV stehen wir kritisch gegenüber, da die Berechnung der branchenüblichen Löhne im Dossier Crossrail wenig transparent war. Crossrail wollte Lokpersonal zu einem Monatslohn von 3500 Fr. einstellen. Aufgrund dieser Erfahrung befürchten wir, dass das Personal den Preis für die Billigbusse bezahlen wird.

Vivian Bologna/Kt

## Krise bei der Lokpersonal-Disposition der SBB

## Stunde der Wahrheit für «Sopre»

**Die Probleme mit der Software «Sopre» bei der Einsatzplanung des Lokpersonals gefährden die Fahrplanstabilität und fordern alle Beteiligten extrem.**

Die Probleme bei der Zugführung ähneln jenen, die im Juni 2016 die Einsatzplanung des Zugpersonals heimsuchten, als diese mit «Sopre» zu arbeiten begann. Dort sind die Probleme inzwischen grösstenteils gelöst worden, doch gibt es noch immer Unstimmigkeiten bei der monatlichen Zeitabrechnung.

## Unendliche Geschichte

Obwohl die SBB mit der Herstellerfirma seit über sechs Jahren an «Sopre» arbeitet und

die Einführung bei der Zugführung vom Frühling auf den November 2017 verschob, kam es erneut zur Krise: Die Qualität der Daten, die das System zum Teil aus anderen Programmen bezieht, ist ungenügend und die Performance schlecht (lange Wartezeiten). So fehlt den Disponent/innen bei allem Unvorhergesehenen wie Störungen oder Zugverspätungen die Übersicht, und sie können nicht genügend rasch reagieren. Das führt zu Verspätungen und Ausfällen von Zügen. Aber auch nicht rechtzeitig angekündigte Baustellen bereiten Probleme. Entsprechend stehen alle Beteiligten unter Druck, kommen physisch und psychisch an ihre Grenzen. Die ewigen Probleme mit «Sopre», die sich auf Betrieb und

Arbeitsklima sehr negativ auswirken, sind für das Personal eine Zumutung. Der SEV hat «Sopre» gegenüber den Zuständigen denn auch seit Langem stets wieder thematisiert.

## Task-Force soll es richten

Zurzeit bearbeitet eine Task-Force u. a. folgende Bereiche:

- Performance System,
  - ungenügende Datenqualität,
  - Lernkurve,
  - Akzeptanz des Systems,
  - Unterstützung (vor Ort),
  - Funktionalitäten,
  - Störungsmanagement,
  - Arbeitslast Kurzfristplanung.
- Was passiert, falls «Sopre» ab dem Fahrplanwechsel nicht richtig läuft? «Weil viele Touren und Abstellorte von Fahrzeugen neu geplant wurden, kann nicht mehr auf den Erfahrungs-

schatz der jetzigen Fahrplanperiode zurückgegriffen werden», erklärt LPV-Vizepräsident Marjan D. Klatt. «Speziell betrifft dies Übergabeprozesse im laufenden Betrieb sowie die Bereitstellung und Remisierung von Fahrzeugen, auch tagsüber für den Unterhalt. Besonders schwierig würden grössere Betriebsstörungen.» Die Verantwortlichen versprechen sich markante Verbesserungen von einem «Sopre»-Release in der ersten Woche des neuen Fahrplans, planen aber auch Alternativmassnahmen. «Wir erwarten, dass «Sopre» bis zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember funktioniert», sagt Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni. «Auf dem Spiel stehen die Fahrplanstabilität und die Gesundheit des Personals.» **FI**

## Bild der Woche



«Fliegende Schiffe» – so heisst der neue Ausstellungsbereich in der Schifffahrtshalle im Verkehrshaus Luzern. Die Filmemacher Wuhmann aus Nidwalden erkunden die Geschichte der Tragflügelsschiffe in einem Dokumentarfilm. Informationen: [www.fliegende-schiffe.ch](http://www.fliegende-schiffe.ch)

## EDITO

*#MeToo ist das Deutschschweizer Wort des Jahres, und das nicht ohne Grund: Der Hashtag wurde von der Schauspielerin Alyssa Milano ins Leben gerufen, nachdem der Skandal um US-Filmproduzent Harvey Weinstein publik wurde. Mit dem Hashtag wollte Milano aufzeigen, wie weit verbreitet das Problem von sexueller Belästigung ist. Mit Erfolg! Ihr Tweet erhielt 68000 Antworten, Tausende von Frauen weltweit berichteten von ihren Erfahrungen.*

«Der Hashtag #MeToo zeigt in aller Deutlichkeit: Gewalt gegen Frauen ist ein globales soziales Problem.»

Karin Taglang, Redaktorin



*Gewalt gegen Frauen geht über sexuelle Belästigung hinaus. Frauen werden auch in einem «sicheren» Land wie der Schweiz täglich Opfer von Gewalt, sei es sexuelle, häusliche oder verbale Gewalt. An meinem Arbeitsplatz im SEV fühle ich mich sicher, aber was ist, wenn ich nach Feierabend alleine im Dunkeln unterwegs bin? Und was ist erst mit all den Frauen, die im öffentlichen Verkehr arbeiten? Zugbegleiterinnen zum Beispiel werden bespuckt, beschimpft und tätlich angegriffen, und das Tag für Tag! Der SEV hat das Problem schon lange erkannt und forderte deshalb am Kongress eine nationale Meldestelle für Gewalt gegen das öV-Personal. Die Zahl der Übergriffe nimmt zu; die Folge sind Gesundheitsschäden, Arbeitsausfälle und schwere Traumata. An der Bildungstagung der SEV-Frauen zum Thema Gewalt gegen Frauen (Seite 7) nahmen mehr als 130 Kolleginnen teil, und auch die European Transport Federation hat eine Kampagne gegen Gewalt an Frauen im öffentlichen Verkehr lanciert.*

*Der Hashtag #MeToo zeigt in aller Deutlichkeit: Gewalt gegen Frauen ist ein globales soziales Problem. Er hat aber auch – und das ist noch viel wichtiger – die öffentliche Diskussion darüber angeregt. Hunderttausende von Frauen haben schon Gewalt und sexuelle Übergriffe erlebt, aber wir trauten uns bisher kaum, darüber zu sprechen. #MeToo hat das geändert. Bei sexueller Belästigung schämt man sich und man möchte es am liebsten schnell vergessen. Dabei müssen wir genau das Gegenteil tun: laut aufschreien und anderen von unseren Erfahrungen erzählen. Das gilt auch für die Frauen im Bundeshaus, wo CVP-Nationalrat Yannick Buttet derzeit wegen «Unsittlichkeiten» Schlagzeilen macht, doch die Betroffenen äussern sich fast nur anonym. Darüber sprechen hilft, das Erlebte zu verarbeiten, es hilft aber auch, anderen Mut zu machen und der Öffentlichkeit zu zeigen, wie gross das Problem wirklich ist. Wir müssen zusammenhalten! Zum Glück dürfen wir auch auf die Unterstützung des SEV zählen.*

## SBB Infrastruktur

## Notfallübung bei der Intervallplanung

**Das Positive zu Beginn: Die Geschäftsleitung Infrastruktur SBB hat für 2018 kurzfristig 10,5 Stellen im Bereich Intervallplanung von Fahrplan und Netzdesign bewilligt. Doch schon reorganisiert sich FN wieder neu und streicht sechs Stellen. Ob die Ideen und Gedankengänge der Projektleitenden diesmal aufgehen? Für die Kollegen mit Stellenverlust wohl kaum.**

Die bewilligten zusätzlichen Mitarbeitenden sollen zwar auch helfen, die neuste Organisation mit neuen Tools etc. zu bewältigen. Aber vor allem war die Situation bei der Intervallplanung in diesem Jahr schlicht unhaltbar geworden. Obwohl Mitarbeitende in einzelnen Regionen u. a. Hunderte von Überstunden leisteten, wurde die Dienstleistung im-

mer schlechter. Das heisst, vor allem wurde die Planung immer kurzfristiger. Und das aus der Not. Wer in der Arbeit ertrinkt und z. B. nächste Woche

noch Stellen ab, obwohl Arbeit in Hülle und Fülle vorhanden war. Seither intervenierten wir immer heftiger, mit immer mehr konkreten Hinweisen. Im

«Wenn vorgesehen ist, dass die Sonne scheint, dann scheint sie, auch wenn es draussen regnet.»

Urs Huber, Gewerkschaftssekretär SEV

noch Baustellen planen muss, kann nicht die weitere Zukunft managen.

Der SEV hatte seit fast einem Jahr Kenntnis von der Situation. Damals baute man sogar



Mit dauerhaft überdurchschnittlicher Belastung verlieren alle.

August 2017 erzwangen wir eine Besprechung mit den Verantwortlichen. Sie mussten die Vorwürfe des SEV bestätigen.

Dass nun endlich «gehandelt» wurde, ist offensichtlich auch den «Geschäftspartnern» der Intervallplanung zu verdanken: Ob Eisenbahnverkehrsunternehmen, Projekt- oder Ausführungsorganisationen, sie bekamen die Auswirkungen der fehlenden personellen Ressourcen direkt zu spüren, indem ihre eigene Planung zu wenig Vorlaufzeit bekam, und haben offenbar heftig interveniert.

SEV

## DESASTER WAR VORPROGRAMMIERT



Wie unhaltbar die Situation bei Infrastruktur FN Intervallplanung geworden war, ist offensichtlich. Wenn die GL Infrastruktur einem Bereich von gerade mal 50 Stellen notfallmässig kurzfristig 10,5 Stellen bewilligt, dann grenzt das eher an ein Wunder! Und man wundert sich.

Nun gut, «endlich!», könnte man sagen. Aber für uns bleiben Fragen: Wie konnte man einem Boot, das gegen die Wellen kämpft, vorher noch Ruderer wegnehmen? Warum hörte man den Mitarbeitenden einfach nicht zu und ignorierte sie? Warum wird nicht gehandelt, wenn der SEV sogar mit internen schriftlichen Dokumenten kommt, wo offen von Grounding und An-die-Wand-Fahren gesprochen wird, von Nichteinhalten von Leistungen gegenüber Abnehmern, Partnern etc.?

Zu all dem schickte man gleichzeitig einen langjährigen Mitarbeiter ins Arbeitsmarktcenter und versuchte sich mit Stagiaires etc. zu helfen. Eine oft beobachtete Situation: Hauptsache, um keinen Preis eine Fehlplanung eingestehen.

Der Fall ist auch grundsätzlich typisch geworden: Eine Transformation, Reorganisation wird personell immer zu knapp und zu optimistisch bemessen. Die theoretische Planung wird massgebend, nicht die Realität. Wenn vorgesehen ist, dass die Sonne scheint, dann scheint sie, auch wenn es draussen regnet.

Das Desaster bei FN Intervallplanung war nicht nur vorprogrammiert, sondern dazu noch selber organisiert. Wie teuer die Folgen bei den Partnern durch suboptimale Planung war, wollen wir gar nicht wissen. Wie so oft muss man feststellen: Hauptsache gespart, koste es was es wolle! Verantwortlich? Wohl niemand.

Urs Huber, Gewerkschaftssekretär und Leiter SEV-Team Infrastruktur

## BAV auf SBB-Jagd

BAV-Direktor Peter Füglistaler macht sich Sorgen um die SBB. Für sie seien Konkurrenten und Wettbewerb Fremdwörter. Damit fehle der Druck für bessere Leistungen. Das wird jedem Wirtschaftsstudenten im ersten Semester beigebracht. Grossmutterns Lieblingssatz war, der Herrgott habe verschiedenen Kostgänger. Es gibt gescheite Klugscheisser, die in eine fixe Idee geradezu verliebt sind, obschon sie von der Realität längst widerlegt worden ist. Sie sind zu intelligent, das einzusehen und zuzugeben.

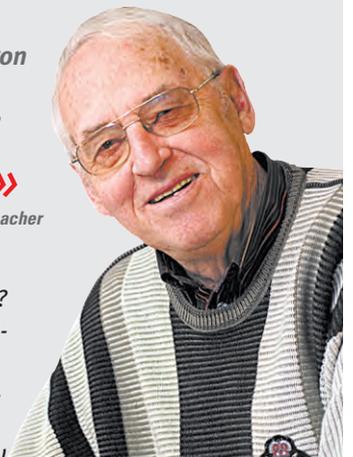
Ich kenne den BAV-Direktor Peter Füglistaler persönlich nicht. Aber ich verfolge seine Amtsführung, so gut es geht. Für mich ist er ein Wettbewerbsturbo. Ihm hat die von der EU vor Jahren dozierte neoliberale Eisenbahnpolitik mächtig imponiert. Mit voraus-eilendem Gehorsam propagierte er sie auch für die Schweiz. Schon damals erinnerte ich den BAV-Direktor daran, das EU-Modell passe nicht zum schweizerischen System des Service public. In diesem Sinn und Geist hat sich Füglistaler ideologisch bis heute positioniert.

Seine Sturheit tut gedanklich weh. Sein Credo ist: mehr Wettbewerb für die SBB. Als ob es den Strassenverkehr als mächtigen Konkurrenten nicht gäbe. Fernbusse sollen den angeblich idyllischen Zustand etwas stören. Als Rosinenpicker bedienen sie nur attraktive Strecken. Unrentable Linien überlassen sie der SBB. Die «Neue Zürcher Zeitung» vom 20.10.2017 entlarvt den BAV-Direktor. Der hat BLS und SOB aufgefordert, «eine Fernverkehrskonzession zu beantragen». Was heisst das? Füglistaler hat sie gebeten, ihm Konzessionsgesuche für die SBB-Fernverkehrsstrecken

## MEINE MEINUNG

«Füglistaler hat die von der EU vor Jahren dozierte neoliberale Eisenbahnpolitik mächtig imponiert.»

Helmut Hubacher



einzureichen. Wieso das? Damit er ihnen solche zuteilen, die SBB also schwächen und ihr (endlich) mehr Wettbewerb verpassen kann. Diesmal bahninternen. Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen soll zerrissen werden. Mit dieser Anmassung geht Füglistaler über das hinaus, was ihm als BAV-Direktor zusteht. Er spielt sich als Ankläger und als Richter auf. Denn er vertritt

die Konzessionsbehörde und soll über die von ihm angeregten Konzessionsgesuche von BLS und SOB entscheiden. Geschähe das in einem afrikanischen Staat, wäre es Korruption. So geht es nicht. Das darf sich der Bundesrat nicht bieten lassen.

Luzerner Gewerkschaften reichen Petition ein

# Personal fordert Kantine im Bahnhof

**Die Gewerkschaften des Luzerner Gewerkschaftsbundes (LGB) – darunter der SEV – haben den Verantwortlichen der SBB, der Zentralbahn und der Luzerner Verkehrsbetriebe VBL eine Petition überreicht, die ein Personalrestaurant im Bahnhof Luzern fordert. Das Anliegen unterstützen 1001 betroffene Arbeitnehmende.**



Urs Langenstein von der SEV-VPT-Sektion Zentralbahn übergibt die Petition an Marc Siegrist, HR SBB.

Im Rahmen einer Aktion im Bahnhof Luzern, bei der an einem gedeckten Tisch eine warme Mahlzeit serviert wurde, übergaben Gewerkschafter/innen und betroffene Arbeitnehmende den Verantwortlichen von SBB, Zentralbahn und VBL am 27. November eine Petition. Diese verlangt:

■ Die Eröffnung eines Personalrestaurants oder eines gleichwertigen Angebots im Bahnhof Luzern für die Ange-

stellten der dort angesiedelten oder umliegenden Betriebe (Bahnunternehmen, Post, VBL, Verkauf, etc.).

■ Warme und ausgewogene Verpflegungsmöglichkeiten, die den Bedürfnissen des unregelmässig arbeitenden Personals entsprechen (offen Montag bis Sonntag von 6 bis 22 Uhr).

■ Gute Erreichbarkeit des Verpflegungsstandortes in den vorgeschriebenen Weg- und Pausenzeiten.

## Schnellimbiss genügt nicht

Für Reisende ist das Verpflegungsangebot am Bahnhof Luzern für den schnellen Imbiss unterwegs sehr breit, für das im und um den Bahnhof tätige Personal hingegen alles andere als zufriedenstellend. «Das teure, hoch frequentierte vegetarische Restaurant, die Sandwich-Bäckereien und die Fastfood-Ketten werden dem Anspruch an warme und ausgeglichene Mahlzeiten zu einem verkraft-

baren Preis nicht gerecht», betonte Urs Langenstein, Präsident a.i. der SEV-VPT-Sektion Zentralbahn. «Zudem decken sie die speziellen Essenszeiten der Schichtarbeitenden nur unzureichend ab.»

Die einzigen nahen Kantinen – die Mensen der Universität und der pädagogischen Hochschule Luzern – sind nur von Montag bis Freitag und zu Bürozeiten geöffnet. Während den Semesterferien und zu

Hauptessenszeiten sind sie für die Öffentlichkeit überhaupt nicht zugänglich.

## SBB soll koordinieren

Dass das Anliegen einem dringlichen Bedürfnis entsprechen, zeigen die 1001 Unterschriften. Sie stammen von Mitarbeitenden von SBB, VBL, Post, Zentralbahn, Südostbahn, BLS, der Luzerner Polizei und den Betrieben der Luzerner Railcity.

Die Petitionär/innen erwarten denn auch klar nicht, dass die SBB alleine die Verantwortung für die Personalverpflegung übernehmen muss. «Wir verlangen, dass die SBB als Eigentümerin des Bahnhofs Luzern und als grösste Arbeitgeberin vor Ort die Planung eines Personalrestaurants an die Hand nimmt», sagte LGB-Präsident Martin Wyss. «Sie muss nun mit den übrigen Arbeitgebern und den Personalvertretungen Anschlussvereinbarungen treffen.»

**Medienmitteilung LGB/FI**

Unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) gibt es in der Medienmitteilung ein Video mit SEV-Gewerkschaftssekretär Roman Gugger.

## Unzufriedenheit bei der Transportpolizei

# SEV lanciert Umfrage

■ Aufgrund von Rückmeldungen von Transportpolizist/innen hat der SEV Kenntnis davon, dass es bei der rund 220-köpfigen Transportpolizei (TPO) eine Missstimmung zwischen dem Korps und der Leitung gibt. So haben zum Beispiel in Dienstplanfragen gewisse Entscheide und vor allem die Art, wie diese gefällt worden sind – allzu einseitig nach dem Prinzip «So wird es gemacht, Punkt Schluss!» – zu Missmut geführt. Um den Missständen bei der TPO genauer auf den Grund zu gehen, führt der SEV bei den TPO-Mitarbeitenden schweizweit eine **Umfrage zur Personalzufriedenheit** durch. Der Fragebogen ist in den letzten Tagen in allen Stützpunkten verteilt worden.



Der SEV garantiert die Anonymität der Teilnehmenden und die Vertraulichkeit der Aussagen.

Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni hofft, dass möglichst viele Transportpolizist/innen den Fragebogen bis zum 18. Dezember ausfüllen und an den SEV zurücksenden. **FI**

## SBB spart (?) bei der Verpflegung in Kursen

# Railfit bei der Bildung

■ HR (Konzern) will per 1. Januar 2018 bei Bildungsveranstaltungen von HR-Bildung die Verpflegungskosten nicht mehr pauschal übernehmen. Dies, «um die Prozesse zu vereinfachen und einen Beitrag an Railfit 20/30 zu leisten», wie SBB HR auf dem Intranet erklärt. «Die Verpflegungskosten bei Bildungsveranstaltungen belaufen sich auf jährlich CHF 1,6 Mio., was rund 7% der Gesamtkosten der Bildungsveranstaltungen entspricht.»

Nur bei Veranstaltungen im Centre Loewenberg soll die Verpflegung im Pauschalpreis weiter inbegriffen sein. Ansonsten sollen Kursteilnehmende direkt im Restaurant bezahlen und über das SBB-Spessentool im ERP-Portal eine

Rückvergütung beantragen, «gemäss der Regelung des GAV». Anrecht auf diese Spesenvergütung haben Kursteilnehmende aber nur, falls der Kurs ausserhalb ihres Arbeitsortes stattfindet. Somit spart die SBB die Verpflegungskosten von Kursteilnehmenden, die an ihrem Arbeitsort solche Kurse besuchen.

Gespart werden natürlich nicht 1,6 Mio., weil die weiterhin vergüteten Kosten einfach von HR zu den Divisionen der Kursteilnehmenden verlagert werden. Ja, die Einzelabrechnungen über mehrere zentrale Dienste verursachen zusätzlichen Aufwand. Die neue Lösung ist weder einfacher noch gerechter, noch motivierender, dafür umso kleinlicher. **FI**

## SBB weist Basler Petitionär/innen ab

Die SBB lehnt die Petition «Für eine bessere Personalverpflegung im Bahnhof Basel» der örtlichen SEV-Sektionen ab. Diese verlangten vor allem längere Öffnungszeiten der Postkantine am Bahnhof oder eine gleichwertige Alternative, z. B. durch Catering. Carmine Cucciniello, Präsident ZPV Basel, ist enttäuscht. Denn vor allem für Schichtarbeitende, die permanent vor Ort sind und daher keine Spesenvergütung erhalten (zur Abdeckung der Mehrkosten nicht subventionierter Angebote, wie die SBB schreibt), ist die Situation ausserhalb der Kantine-Öffnungszeiten (Mo–Fr 6–18, warme Küche 10.30–17.30) unbefriedigend. Als Nächstes will er nun mit den andern Sektionen besprechen, welche Lösungen sie weiterverfolgen wollen. **FI**

Leidenschaftlich diskutiert: die FVP

# Warum Steuern bezahlen für Rabatte?

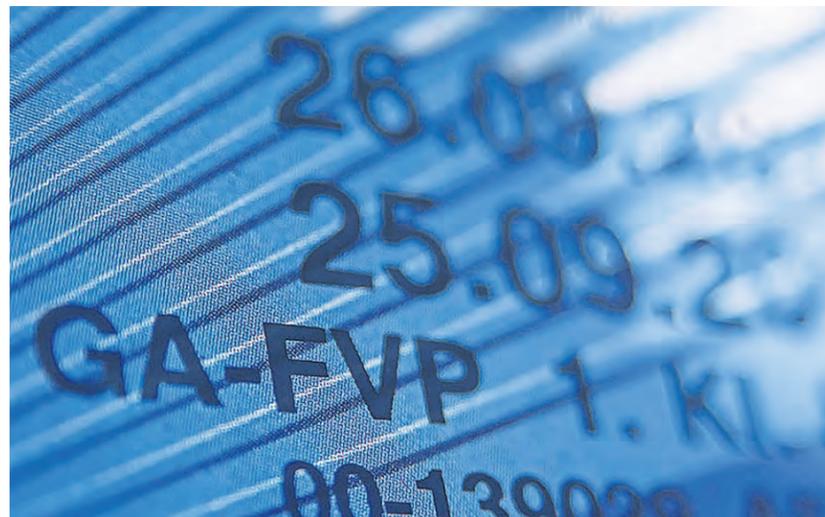
Die «Alten» kennen noch den Begriff «Beamtenbillet», danach sprach man vom «Tarif 639» und heute allgemein von den FVP, den «Fahrvergünstigungen für das Personal». Sie werden besteuert, und das sorgt immer wieder für Unmut.

■ Martin Allemann, du gehörst zu den SEV-Profis, die sich mit den FVP auskennen. Offenbar werden bei deren Besteuerung auf Anfang nächsten Jahres Änderungen diskutiert. Was ist genau geplant?

Die Schweizerische Steuerkonferenz (SSK) möchte höhere Steuereinnahmen generieren und darum weitere FVP-Produkte besteuern. Aktuell geht es darum, dass nicht nur das FVP-Generalabonnement besteuert werden soll, sondern auch die FVP-(Multi-)Tageskarten. Die SSK begründet dies damit, dass der Rabatt höher sei als 20%. Ein Entscheid ist aber in dieser Frage noch nicht gefallen.

■ Es geht also um eine höhere Besteuerung und damit um einen neuen «Beutezug» aufs Portemonnaie der aktiven und ehemaligen Angestellten. Wer beschliesst denn solche Verschlechterungen?

Die Vertreterinnen und Vertreter der Kantone, die in der SSK sind! Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ist im direkten Kontakt mit der SSK und wird mit den Anpassungsvorschlägen konfrontiert. Direkte, eigentliche Verhandlungen kann der VöV aber nicht führen, da ja die Steuergesetze den Rahmen vorgeben. Leider gibt es keine absolute Steuergerechtigkeit, denn es werden noch lange nicht alle «Fringe Benefits» besteuert, da es teilweise schwierig ist, die Werte genau festzulegen.



Nicht alle «Fringe Benefits» sind so im Fokus der Steuerbehörden wie die FVP.

■ Wenn ich das richtig begreife, sind es also die Vertreter/innen der 26 Halb- und Ganzkantone, die gemeinsam über solch wichtige Vorlagen entscheiden. Man kann ja kaum in all diesen Kantonen gleichzeitig im Parlament oder mit Volksinitiativen eine Praxisänderung verlangen. Hat denn der Bund, der Bundesrat oder das eidgenössische Parlament, keine Einflussmöglichkeiten?

Nur sehr beschränkt, denn die Steuerhoheit ist bei den Kantonen. Die SSK gibt Empfehlungen heraus, aber diese

sind nicht verbindlich für die Kantone. Es kommt sogar vor, dass die Regeln innerhalb der Kantone je nach Steuerkommissär unterschiedlich angewandt werden.

■ Viele Kolleg/innen, insbesondere pensionierte, verlangen in Zuschriften an den SEV oder in Voten an Sektions- und anderen Versammlungen, dass der SEV etwas gegen die FVP-Besteuerung unternimmt. Welche Möglichkeiten bestehen denn für die Gewerkschaft und ihre Vertreter/innen?

Der SEV kann nicht direkt mit der SSK «Verhandlungen» führen, da wir nicht Partei sind. Er bemüht sich aber um direkte Kontakte mit der Steuerkommission. Wir sind auch in Kontakt mit dem VöV und bringen Argumente ein, die der VöV in den Gesprächen mit der SSK diskutieren kann. Es übersteigt jedoch unsere Kapazität, mit jedem einzelnen Kanton neue Regeln abzumachen, deshalb werden wir in Zukunft auch das Gespräch mit den Vertretern der SSK suchen, wobei wir sicher das Vorgehen mit dem VöV absprechen müssen.

Die Fragen stellte Peter Anliker.

## KOMMENTAR

Die Versteuerung der FVP schmerzt die Betroffenen. Erstens, weil nun seit etlichen Jahren etwas besteuert wird, das früher steuerfrei war. Zweitens, weil immer mehr Leistungen dieser Besteuerung unterstellt werden. Drittens, weil sich hier die Frage nach der steuerlichen Gleichbehandlung mit anderen Branchen stellt, in denen Rabatte zwar ebenso versteuert werden müssten, aber wohl nicht ganz so konsequent erfasst werden (oder werden können) wie der Bezug von FVP. Und viertens, weil diese Besteuerung eine Empfehlung der Steuerkonferenz der Kantone ist, die von den Kantonen umgesetzt werden kann, aber nicht muss, und diese Umsetzung nicht überall gleich erfolgt.

Der Rechtsanspruch auf Gleichbehandlung besteht zweifellos auch in Steuerfragen. Es ist allerdings extrem schwierig, ihn einzufordern, denn bei Steuern gibt es keine Gleichbehandlung aller Steuerpflichtigen, weil die Steuerhoheit in der föderalistischen Schweiz eben kantonal ist. Und die Steuerkonferenz der Kantone ist keine übergeordnete Behörde, gegen die juristisch vorgegangen werden kann. Noch wichtiger bei diesem Dossier ist aber, dass der SEV in Steuerfragen nicht sehr handlungsfähig ist. Steuerbehörden sind Behörden, keine Sozialpartner, mit ihnen zu verhandeln ist faktisch unmöglich. Steuerfragen sind politische Fragen und können zumindest generell nur auf politischem Weg beeinflusst werden.

Zusammengefasst: Was wir tun können, ist herzlich wenig. Nicht weil wir nicht wollen, sondern weil wir aus strukturellen Gründen nicht können. Wir können im Einzelfall mittels Rechtsschutz versuchen, die heftigsten Ungleichbehandlungen zu beseitigen. Für alles andere bleibt uns nur der politische Weg. Oder besser gesagt: 26 politische Wege.

Barbara Spalinger  
Vizepräsidentin SEV

## INFO

### Warum wird das GA FVP überhaupt besteuert? Ein Erklärungsversuch

Früher war nicht alles besser, aber vieles einfacher. Die Entschädigung für die Arbeit bestand für viele Arbeitnehmende sowohl aus einem Geldlohn als auch aus Naturallohn (Kost und Logis). Das gibt es auch heute noch, etwa in der Landwirtschaft oder im Gastgewerbe. Auch in andern Berufen gab und gibt es Vergünstigungen: Rabatte bei Einkäufen, Verbilligungen fürs Wohnen, Fitnessabonnemente, Firmenwagen zum

Privatgebrauch, Vaterschaftsurlaub etc. Je nachdem, wie weit der Begriff gefasst wird, kommen heute praktisch alle Angestellten in den Genuss solcher Lohnzusatzleistungen oder «Fringe Benefits» – für Angestellte im öffentlichen Verkehr hat der FVP-Rabatt aber eine besondere Bedeutung. Die Steuerbehörden haben ein legitimes Interesse, dass durch Fringe Benefits nicht die Steuerpflicht umgangen wird. Geldwerte Leistungen, also Rabatte oder Gratisangebote, werden deshalb wie

Lohn angerechnet, sie sind steuerpflichtig (handelt es sich dabei um Naturallohn statt Fringe Benefits, müssen auch AHV-Beiträge abgerechnet werden – etwa für das Zimmer der Serviceangestellten oder im Bauernbetrieb!). Um die Berechnung nicht allzu sehr zu verkomplizieren, gibt es allerdings Freigrenzen, frankenmässig geringe Werte (im dreistelligen Bereich) oder prozentmässig geringe Rabatte (unter 20%) werden nicht besteuert.

pan.

Bildungstagung der SEV-Frauen 2017

# Gewaltfrei leben: ein Menschenrecht!

Gewalt gegen Frauen ist ein weltweites soziales Problem. Deshalb lautete das Thema der diesjährigen Bildungstagung der SEV-Frauen «Umgang mit Gewalt – gewaltfrei im Alltag». Sie fand am 27. November im Hotel Bern statt. Ein Erfahrungsbericht.

Erst kürzlich ging der Hashtag #MeToo in den sozialen Medien viral. Als Folge des Weinstein-Skandals trauten sich tausende von Frauen an die Öffentlichkeit: Sie erzählten von ihren Erfahrungen mit sexuellen Übergriffen und Belästigung.

Doch sexuelle Gewalt ist nur eine der vielen Formen der Gewalt, mit denen wir Frauen zu kämpfen haben – besonders im öffentlichen Verkehr. Bei der European Transport Federation (ETF) läuft zurzeit eine Kampagne gegen Gewalt gegen weibliche Angestellte im öffentlichen Verkehr. Diese Nachricht vernehmen die zahlreich erschienenen Frauen von SEV-Präsident Giorgio Tuti. «Erst gestern war ich im Exekutivausschuss der ETF in Brüssel», erzählt er und versichert, dass man sich auch dort für die Sicherheit der Frauen im öffentlichen Verkehr einsetzt.

### 40 Polizeieinsätze pro Tag

Das Thema Gewalt ist auch in einem Land wie der Schweiz



Wenn ein lautes «Stopp!» nichts nützt, muss man sich verteidigen.

allgegenwärtig. «Die Polizei rückt täglich rund 40 mal aus, allein wegen häuslicher Gewalt», erklärt Luzia Siegrist vom Eidgenössischen Büro für Gleichstellung (EGB) im Impulsreferat. Im Jahr 2016 wurden 17 685 Straftaten registriert, dabei waren 73% der Geschädigten Frauen. «Gewalt gegen Frauen ist weltweit ein enormes soziales Problem», sagt Siegrist. Zum Schluss ihres einflussreichen Vortrags macht sie ein klares Statement: «Ein Leben ohne Gewalt ist ein Menschenrecht, kein Privileg!»

### Was tun gegen Gewalt? Was, wenn man Gewalt erlebt hat?

Diesen Fragen gehen wir in verschiedenen Workshops nach. Jede von uns darf zwei Workshops ihrer Wahl besuchen.

### «Hilfe für Gewaltbetroffene – Rechte und Hilfsangebote»



Verabschiedet wurden Lea Boner (Bau) und Esther Geiser (PV).



In einer «Spiegelübung» wird ein sicheres Auftreten trainiert.

Den für direkt Betroffene wohl wichtigsten Workshop leitet Susan Peter von der Dachorganisation der Frauenhäuser Schweiz und Liechtenstein (DAO). Bei ihr geht es um konkrete Hilfsangebote für Menschen, die Gewalt erlebt haben (siehe Box). Bevor sie genauer auf das Angebot der Frauenhäuser eingeht, spricht auch sie die Gewalt gegen Frauen als weltweites Problem an: «Gewalt gegen Frauen kommt in allen gesellschaftlichen Schichten vor», sagt sie. «Sie ist nicht alters- oder kulturspezifisch». Demnach sei die Frauenbewegung eine der grössten und stärksten Bewegungen der Welt.

### «Gewalt im Job. Wie helfe ich mir weiter?»

Der Workshop der Psychologin Anne-Lise Schneider vom SBB Care Team findet grossen Anklang, vor allem unter den Zugbegleiterinnen. Viele unter uns haben im Alltag schon Gewalt erlebt, Pensionierte gleich wie jüngere Angestellte. Der Workshop wird zum regen Austausch solcher Erfahrungen genutzt, die Frauen ermutigen sich gegenseitig und berichten davon, wie sie selbst bedrohliche Situationen lösen konnten. Anne-Lise Schneider gibt zudem Tipps, wie man das Erlebte besser verarbeiten kann.

### «Selbstschutz und Selbstvertrauen ist die beste Verteidigung»

In diesem Workshop geht es richtig zur Sache: Von Wing-Tsun-Trainer Martin Piper lernen wir, wie man sich in einer Notsituation verteidigen kann. «Die Verteidigung fängt schon vor dem Angriff an», sagt er und ruft uns Frauen dazu auf, aus der Opferrolle herauszukommen. Zunächst muss man klare Grenzen setzen und einem potentiellen Angreifer zeigen: «Ich bin kein Opfer»; sich stark und selbstbewusst geben. Dies fängt bei der Körperhaltung an und geht nötigenfalls bis zu einem schwungvollen Kick mit dem Knie, den die Teilnehmerinnen dann auch üben können.

### «Gewalt (mit-)erlebt – Trauma vorbeugen – Solidarität wahrnehmen»

Etwas ruhiger setzt sich die Trauma-Therapeutin Meret Fankhauser mit dem Thema auseinander. In ihrem Workshop lernen die Teilnehmerinnen, sich von traumatischen Erinnerungen zu distanzieren. Sie lässt uns eine solche Erinnerung auf einen Zettel malen. Danach wird der Zettel an eine Wand gelehnt und man kann sich physisch davon entfernen – und vielleicht merkt man dann plötzlich, dass es einen gar nicht mehr kümmert.

### «Angst beginnt im Kopf – Mut aber auch!»

Wie schon bei Martin Piper geht es auch bei der Wen-Do-Trainerin Jeanne Allemann um Mut und Selbstbewusstsein. In

ihrem Workshop bringt sie den Teilnehmerinnen ihre Methode «Wen Do» näher. «Der Unterschied zur klassischen Selbstverteidigung ist, dass ich einen stark psychologischen Ansatz habe», erklärt sie. Um Mut und Selbstvertrauen zu gewinnen, lässt sie uns zum Anfang mit blosser Hand Holzplatten zerschlagen. Für Jeanne Allemann ist in Gefahrensituationen vor allem die mentale Bereitschaft zur Verteidigung wichtig: «Man kann sich nicht zu Stärke zwingen, aber man sollte darauf vertrauen, dass man eine Faust und eine Stimme hat».

Eine gewaltfreie Gesellschaft bleibt ein Wunschtraum. Trotzdem müssen wir gegen Gewalt kämpfen und uns wappnen, denn zusammen sind wir stark. Ein Video-Zusammenschnitt der Bildungstagung ist auf [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) zu finden.

Karin Taglang

## INFO

### Hilfsangebote für Gewaltbetroffene

Im akuten Notfall:  
Polizei notruf 117

Frauenhäuser Schweiz:  
<https://frauenhaus-schweiz.ch/>

Opferhilfe Schweiz:  
<http://www.opferhilfe-schweiz.ch/>

Die Luftfahrtbranche – ein Teil des SEV

«Ich entstamme einer Airline-Familie.»

Alex Fokas, Shiftleader und Supervisor Ramp bei Swissport



Alex Fokas.

## Er gehört jetzt auch zu uns

Der Sektor Luftfahrt hat im SEV seit dem Eintritt mehrerer hundert neuer Mitglieder aus diesem Bereich an Gewicht zugelegt, auf den 1. Juli wurde die frühere Gewerkschaft Push eingegliedert. Dies gibt uns Gelegenheit, in eine oftmals und weitgehend unbekannte Welt einzutauchen – mit unserer Reportage vom Flughafen Zürich, aber auch mit Gedanken, was der SEV tun muss, um in diesem komplexen und heiklen Umfeld Fuss fassen zu können – insbesondere in Genf, wo er mit der Arbeit in Cointrin beginnt.

Über 26 000 Menschen arbeiten am Flughafen Zürich, rund 2500 davon sind bei Swissport angestellt. Einer von ihnen ist Alexandros Fokas – der als Sohn griechischer Eltern im Kanton Zürich aufgewachsene Mann nennt sich Alex. Ihn am Arbeitsplatz zu besuchen, ist nicht ganz einfach: ohne Voranmeldung, von der Flughafenpolizei ausgestelltem Besucherausweis und Pass oder ID geht nichts. Die Eingangstüren zum «inneren Bereich» sind gut gesichert, wer keinen Badge mit PIN hat, wird von der Polizei

erst nach Kontrolle des Ausweises eingelassen. Und dann folgt die Schleuse, wo Waffen oder verbotene Gegenstände gefunden würden – wie sie auch alle Flugreisenden heute kennen. Die Kontrollen sind sinnvoll, der Flughafen ist eine sensible Zone.

### Ein familienkompatibler Job

Doch Alex lässt den Besuchern diese Atmosphäre schnell vergessen: er ist offen, freundlich, aufmerksam, zugänglich. Gute Voraussetzungen für seinen Job als «Shiftleader» – und fürs Engagement in der Perso-

nalkommission der Swissport. Bevor er zu seiner Arbeit am Flughafen kam, hat Alex allerdings ein paar andere Dinge ausprobiert. Den Ausschlag, sich als «Supervisor Ramp» zu bewerben, gab die Familiengründung; die Arbeitsschichten sind planbar. Der Supervisor ist der Mann, der das Laden und Entladen der Flugzeuge anleitet und überwacht. Für diese Aufgaben werden die Anwärter «on the job» in einem modularen Lehrgang ausgebildet. Später kam die Ausbildung als Disponent bei BluCoDi dazu, also in der Blue Collar Dis-

position – die Abteilung, welche dafür verantwortlich ist, dass auf der Ramp die richtigen Leute zum Ent- und Beladen zur Stelle sind. Die BluCoDi ist das Herzstück der ganzen Ramp. In der Zwischenzeit ist Alex Fokas zum Shiftleader aufgestiegen, zum Schichtleiter der BluCoDi. Wenn er als Shiftleader Dienst hat, arbeitet er in einem Raum mit 6 Arbeitsplätzen und 22 Monitoren und behält den Überblick über die Tagesdisposition sämtlicher Mitarbeitenden auf der Ramp. Doch sein zweiter Arbeitsplatz, draussen am Flugzeug, bietet

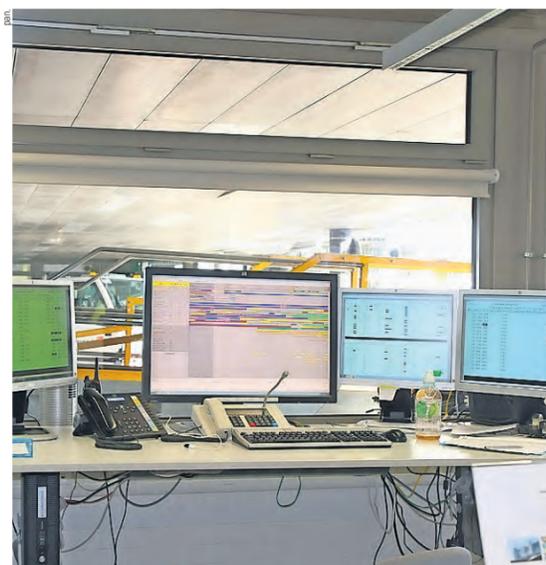
ihm Abwechslung. Und auch das De-Icing (Enteisen) der Flugzeuge beherrscht er.

### Schicht im Flughafen

Der Betrieb am Flughafen läuft in Schichten rund um die Uhr. Deshalb braucht Alex ein Auto, auch wenn er keine 10 Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt wohnt. In die Ferien allerdings geht es dann doch meistens mit dem Flugzeug: «Mehrere hundert Kilometer Auto fahren, das wäre nichts für mich», sagt er. Und schliesslich, so meint er, entstamme er ja auch einer «Airline-Familie». **Peter Anliker**



Harte Arbeit beim Gepäckumlad auf dem Rollfeld.



Technisches Umfeld: der Arbeitsplatz der BluCoDi.



Mal Shiftleader (Bild links oben), mal Supervisor Ramp: Alex Fokas im Arbeitstunne unter einem Flugzeug.

### Flughafen Genf

## Cointrin: «Arbeit mit langem Schnauf»

Der SEV ist künftig auf dem Flughafen Genf aktiv! Nach der Integration der ehemaligen Mitglieder von Push in den SEV auf den 1. Juli geht es SEV-Gewerkschaftssekretär Tony Mainolfi darum, in Cointrin Kontakte zu knüpfen.

In diesem Sinn war auch das Programm des 22. November zusammengestellt, des Tages, an dem Mainolfi Claude-Alain Aymon treffen wollte, den SEV-Gewerkschaftsdelegierten bei Swissport. Swissport ist eines jener drei Unternehmen in Cointrin, mit denen der SEV einen GAV abgeschlossen hat. «Im Luftfahrtmarkt sind Unternehmen wie das unsere, die Unterstützungsdienste anbieten, unter starkem Druck



Claude-Alain Aymon (Swissport) diskutiert mit SEV-Gewerkschaftssekretär Tony Mainolfi – beobachtet von Henri-Pierre Mullner.

Wenn ein Reiseveranstalter ein Billett für 100 Franken verkauft, wie viel bleibt da für den Erbringer von Dienstleistungen? In einem Umfeld wie diesem ist ein guter GAV nötiger denn je.»

Beim Aufbauen richtiger SEV-Gewerkschaftsaktivitäten bei Swissport können Tony Mainolfi und Claude-Alain Aymon

noch bis April auf 2018 auf die Unterstützung von Henri-Pierre Mullner – «Monsieur Push» in Genf – zählen. In dieser Phase des Umbruchs gilt es, die Mechanismen des Ozeandampfers verstehen zu lernen, den der Flughafen Genf mit seinen zahlreichen Angestellten darstellt, mit seinem Gemenge von privaten und öffentlichen

### GEFRAGT: PHILIPP HADORN

«Unser Betätigungsfeld hat sich vergrössert»

Philipp Hadorn ist beim SEV verantwortlich für den Bereich Luftfahrt und Präsident der Sektion SEV-GATA. Er beurteilt die Situation, wie sie sich nach der Eingliederung der ehemaligen Push-Mitglieder in den SEV am 1. Juli darstellt.



■ **Philipp Hadorn, die Mitgliederzahl von SEV-GATA hat mit der Aufnahme der ehemaligen Push-Mitglieder stark zugelegt. Wie gliederst du diese Sektion mit mehreren hundert Mitgliedern ein?**

Mit der Aufnahme der Kolleg/innen aus Swissport, SBS, Priora, ISS und Cargologic ist unsere Themenvielfalt nochmals gewachsen. Nun sind wir dabei, die berechtigten Er-

wartungen unserer neuen Mitglieder gemeinsam als gewerkschaftliche Bewegung umzusetzen.

■ **Welche Herausforderungen bringt der Wechsel für die Sektion?**

Für die Sektion ist es eine willkommene Erweiterung des Wirkungsfeldes. Die hinzugewonnenen Kolleg/innen wurden mit offenen Armen empfangen und es entsteht ein intensiver Austausch. Für SEV-GATA ist es eine Anerkennung des langjährigen Engagements.

■ **Was sind die wichtigsten gewerkschaftlichen Aktualitäten in der Luftfahrt?**

Während im laufenden Jahr die GAVs mit Swiss und ISS Genf neu abgeschlossen werden konnten, gilt es im 2018 den GAV mit den Swissport-Betrieben und das Lohnsystem mit der Swiss zu verhandeln. **Fragen: vbo**

Playern, wo auch der gewerkschaftliche Mix reichhaltig und komplex ist. Es dürfte eine ebenso spannende wie schwierige Herausforderung werden in dieser Tieflohnbranche, wo der gewerkschaftliche Organisationsgrad tief und die Fluktuationsrate hoch ist. Für den SEV, der sich im öffentlichen Verkehr einen Organisationsgrad von mehr als 50 Prozent bewahrt, ist die Ausgangslage bedeutend schwieriger, was Tony Mainolfi bei Claude-Alain Aymon deutlich ausgesprochen hat: «Wir werden eine gewerkschaftliche Präsenz aufbauen. Das braucht Zeit. Es ist eine Arbeit mit langem Schnauf.» Um seine Anwesenheit zu zeigen, wird sich Tony Mainolfi deshalb auf Claude-Alain Aymon stützen, der bei Swissport eine unverzichtbare Drehscheibe darstellt.

Bereits haben die beiden beschlossen, eine regelmässige Sprechstunde einzurichten und die Information des Personals zu verbessern. Zwar eines nach dem andern, aber doch so schnell wie möglich. Für Tony Mainolfi ist die Arbeit zusammen mit den Angestellten die Grundlage, das Markenzeichen des SEV. «Ich will bei Swissport, aber auch bei ISS und Priora, mit denen wir GAVs ausgearbeitet haben, in die Fläche gehen, Leute treffen, ihre Bedürfnisse aufnehmen und klare Mandate erhalten. Bei ISS und Priora müssen wir uns ebenfalls auf Delegierte dieser Unternehmen stützen können. Ich vertraue den Mitgliedern und stehe dem Personal dieser Unternehmen zur Verfügung», sagt er zum Abschluss. **vbo/pan**  
Info: <http://sev-gata.ch>

Forderungen des Schweizerischen Gewerkschaftsbunds (SGB)

# Lohnerhöhungen und mehr GAV

**In den letzten Monaten hat sich die wirtschaftliche Lage stark verbessert. Der Aufschwung ist da. Gleichzeitig ist die Teuerung stärker geworden. Die bisher abgeschlossenen Lohnverhandlungen tragen den neuen Rahmenbedingungen noch zu wenig Rechnung. Jetzt braucht es spürbare Lohnerhöhungen von 1,5 bis 2 Prozent.**

Die Aussichten der Schweizer Wirtschaft haben sich in jüngster Zeit rasch deutlich aufgehellt. Weil die Konjunktur in den Absatzländern besser läuft. Und weil sich die Überbewertung des Frankens überras-



Viele Arbeiter/innen sind noch immer keinem GAV unterstellt.

chend deutlich abgeschwächt hat. Parallel zu diesen klaren Aufschwungs-Indikatoren legt die Teuerung erstmals seit fünf Jahren wieder zu und erreichte im Oktober 0,7 Prozent. Dazu kommt der deutliche Anstieg der Krankenkassenprämien.

Wegen den höheren Ölpreisen und den abwertungsbedingt steigenden Preisen für ausländische Produkte wird die Teuerung auch im kommenden Jahr anhalten.

Ein Blick auf bisher erzielte Lohnabschlüsse zeigt, dass die

Arbeitgeber dieser neuen Ausgangslage zu wenig Rechnung tragen. Die Analyse der bisherigen Abschlüsse zeigt auch, dass es mit Ausnahme des Bauhauptgewerbes in Branchen mit Gesamtarbeitsverträgen (GAV) vielerorts deutliche Lohnerhöhungen gibt (Givaudan +1,5%, plus 20 Fr. für Krankenkassenprämien; Feldschlösschen +2,5% auf den Mindestlöhnen). Anzeichen für eine problematische Entwicklung gibt es insbesondere in Branchen ohne GAV.

Gemäss Zahlen des Bundesamts für Statistik steigen die Nominallöhne im ersten Halbjahr insgesamt nur um 0,2 Prozent. Das ist weniger als bei den GAV-Lohnabschlüssen für 2017, die bei etwa 0,5 Prozent lagen. Die Vermutung liegt nahe, dass wegen der jahrelan-

gen Null- oder Negativteuerung bewährte Lohnanpassungsmechanismen (z.B. Teuerungsausgleich) ausser Kraft gesetzt wurden. Dies muss rasch korrigiert werden, sonst kommt es bei den Betroffenen zu Reallohninbussen.

Die Arbeitgeber müssen über die Bücher gehen. Der SGB fordert weiterhin Lohnerhöhungen im Bereich von 1,5 bis 2 Prozent. Der SGB fordert ausserdem mehr allgemeinverbindliche GAV mit Lohnbestimmungen. Das gilt insbesondere für den Detailhandel, den Journalismus oder die Kinderbetreuung. Solche GAV führen zu einer ausgeglicheneren Lohnverteilung zwischen tiefen und hohen Löhnen und zwischen den Geschlechtern. Sie verhindern Missbrauch und Lohndumping. **SGB**

Top Einkommen ungebremst aufwärts

## Einkommensverteilung in der Schweiz

**Isabel Martinez, die neue SGB-Zentralsekretärin, forscht nach wie vor zur Einkommensverteilung. In ihrer neuesten Publikation zeigt sie: Die Einkommen der Superreichen hierzulande steigen weiter. Und: die Reichsten bleiben am reichsten - sehr häufig. Vier Fragen.**

■ **Isabel Martinez, du bist Spezialistin der Einkommensverteilung. Trifft die Erwartung zu, dass wegen der Finanzkrise die Einkommen der Superreichen in der Schweiz zurückgegangen sind?**

Nein, diese Erwartung trifft so nicht zu. Zwar ist 2009 ein leichter Rückgang bei den Top-Einkommen zu beobachten. Am stärksten betroffen waren die Superreichen, das Top

0.01% der Steuerzahler. Sie beziehen einen Grossteil Ihres Einkommens aus Kapitalerträgen, welche durch die globale Finanzkrise kurzfristig zusammengebrochen sind. Für die weniger reichen Top-Einkommensbezüger, insbesondere das Top 10%, aber auch das Top 1%, sind die Arbeitseinkommen dagegen fester Bestandteil des Einkommens. Bei diesen Spitzenverdienern fiel der Einkommensrückgang viel geringer aus. Im Vergleich zum kontinuierlichen Anstieg der Top-Einkommen seit Mitte der 1990er-Jahre ist der Rückgang aber nur ein Dämpfer des beobachteten Aufwärtstrends, zu einer Trendwende ist es nicht gekommen. Die aktuellsten Zahlen bis 2013 weisen darauf hin, dass sich die Top-Einkommen bereits wieder erholt haben und sich der Anstieg weiter fortsetzt – auch dank der positiven Entwicklung

auf den Aktienmärkten weltweit.

■ **Wer sind die Superreichen in der Schweiz?**

Die Datenlage ist diesbezüglich dünn. Ich arbeite mit anonymisierten Steuerdaten und AHV-Daten, welche keine persönlichen Informationen über die Personen beinhalten. Wir wissen aber: Es braucht knapp 320 000 Fr. Bruttojahreseinkommen, um zum Top 1% der Erwerbstätigen zu gehören. Chefmanager, Firmeninhaber und Spitzensportler gehören also sicher dazu. Aber auch viele Anwälte, Ärzte und Berater erreichen solche Jahressaläre.

■ **Die Rede ist immer von Superreichen und Spitzenverdienern – wie steht es um die Spitzenverdienerinnen?**

Nicht gut: unter den Top 10% waren 2010 nur 14% Frauen;



Isabel Martinez.

unter den 4300 bestbezahlten Beschäftigten (das Top 0.1%), waren es gerade noch 4,5%, also ca. 190 Frauen. Diese Zahlen sind erdrückend, wenn man bedenkt, dass im selben Jahr 46% aller AHV-Pflichtigen Frauen waren. Der Grund dafür liegt vor allem darin, dass viele Frauen Teilzeit arbeiten.

■ **Sind das über die Jahre immer dieselben Personen?**

Nein, von Jahr zu Jahr gibt es Austritte und Neueintritte im Club des Top 1%. Rund 20%

der Mitglieder eines Jahres gehören im darauffolgenden Jahr nicht mehr dazu. Das bedeutet umgekehrt aber auch, dass 80% auch im nächsten Jahr wieder unter den Top 1% der Spitzenverdiener sind. Nach zehn Jahren finden sich knapp 40% erneut unter den Top 1%. Diese Zahlen sind vergleichbar mit denen aus anderen Ländern, inklusive den USA. In einer neuen Untersuchung zeige ich, dass sich die so gemessene Einkommensmobilität der Spitzenverdiener trotz steigender Ungleichheit seit Mitte der 1990er Jahre kaum erhöht hat. Die Top-Einkommen sind also gestiegen, die Wahrscheinlichkeit, an der Spitze zu bleiben, hat nicht abgenommen, und die Einkommensungleichheit hat insgesamt zugenommen. **SGB**

Hier geht's zur Publikation: <http://www.socialchangeswitzerland.ch/?p=1323>

## ■ Unterverband ZPV

### Frequenzerheberinnen und Frequenzerheber fühlen sich benachteiligt



Am 19. Oktober fand die alljährlich geplante Tagung für das Zugpersonal des Regionalverkehrs statt. Herzlich eingeladen waren auch die Kolleginnen und Kollegen der Frequenzerhebung.

Nach dem Einstiegsreferat von ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, über die aktuellsten Themen zur Zugbegleitung zu diskutieren. In Gruppenarbeiten wurden die Befürchtungen, die Chancen und Erwartungen ans neue Berufsbild diskutiert. Es waren sehr viele offene Fragen zu beantworten. Grosse Befürchtungen bestehen im Bereich der Sprachkenntnisse und des hohen Ausbildungsbedarfs, um das Personal für die zukünftigen Herausforderungen im neuen Berufsbild fit zu machen. Die Versammelten wollten wissen, welches der Mehrwert fürs Personal ist. Immer

werde nur von den Kundinnen und Kunden gesprochen, aber nie vom Personal. Von der SBB wird erwartet, dass sie dem Personal bei der Überführung ins neue Berufsbild die nötige Unterstützung bietet, um den Ausbildungsbedarf abzudecken. Ebenso erwarten die Teilnehmenden, dass die Integration ins neue Berufsbild ohne Druck erfolgt und dass sie begleitet und unterstützt werden. Gefordert wird zudem Ehrlichkeit und Transparenz in der Kommunikation. Die Mitarbeitenden ZFQ haben die Frage nach ihren Anforderungen im neuen Berufsbild gestellt. Sie zeigten sich enttäuscht, dass sie im neuen Berufsbild nicht berücksichtigt wurden. Sie erwarten eine Neubeurteilung ihres Anforderungsniveaus.

*Roger Gander*

*Vertreter Regionalverkehr ZVV*

## ■ LPV Mittelland

### Sektionsversammlung mit Referat zum Thema Buskonzept 19

An der Sektionsversammlung vom 11. November referierte Peter Schafer, Verwaltungsratspräsident Busbetrieb Olten Gösigen Gäu AG (BOGG) zum Thema Buskonzept 19. Peter Schafer stellte die Bogg vor: 13 Linien, 43 Kursfahrzeuge, 169 Kilometer Netz, 133 Mitarbeitende, 6,7 Millionen Passagiere pro Jahr, 2 Millionen gefahrene Streckenkilometer pro Jahr, Kostendeckungsgrad 48.63%. Die Ursprünge des neuen Buskonzepts 19 seien vom Buskonzept 2009 abgeleitet. Der Referent erklärte den Netzplan. Neu werden Egerkingen und Schönenwerd als Drehscheibe im Busverkehr funktionieren. Damit wird der öffentliche Verkehr massgeblich in der Region gestärkt, z.B. mit der neuen durchgehenden Verbindung Egerkingen-Schönenwerd. Auch ist eine Neu Nummerierung aller Buslinien vorgesehen, deren Schema der Bund vorgibt. Mit Eröffnung des Eppenbergtunnels 2020, der Entwicklung des neuen Angebots der S-Bahn im Raum Aargau-Solothurn ab 2019, S6 neu von Rotkreuz

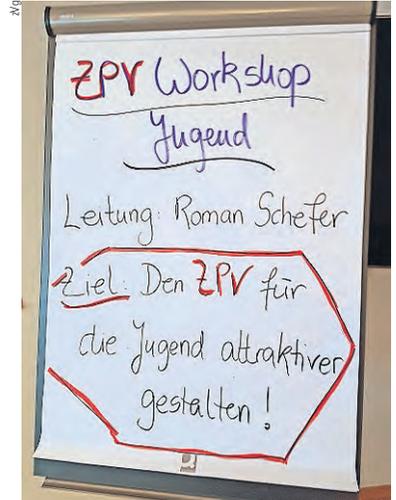
nach Langenthal, S29 Turgi-Sursee aber ohne Halt zwischen Aarau und Olten, wird mit einem Mehrverkehr gerechnet. Mit einer Aufstellung der Kosten für die Gemeinden beendete der Referent den Ausblick auf das neue Buskonzept 19. Die Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes beinhaltet u.a. einen neuen Fussgängersteg über die Aare und die Verlängerung der Hardeggunterführung. Weiter wären 17 Buskanten nötig, bis jetzt sind nur 13 zugesichert. Auch wird eine neue Veloeinstellhalle mit Rampen gebaut. Ziel wäre die Realisierung bis 2022. Es soll keine neuen Haltestellen für Fernbusse geben. Am 26. November sagte der Kanton Baselland ja zum Erhalt des Läuferfingerlis. Der GTW kostet 3 Millionen gegenüber dem Bus, der 300 000 Franken pro Jahr kostet. Die Fahrt mit dem Bus dauert 15 Minuten länger, kostet aber 850 000 Franken weniger. Verschiedenes: Die Mitgliederentwicklung sieht erfreulich aus, zurzeit zählt die Sektion 191 Mitglieder. *René Peter*

## ■ Unterverband ZPV – Jugendworkshop

### Die Jugend kommt zu Wort

Dass die junge Generation nicht mehr so einfach zu erreichen ist, ist uns allen bekannt. Um dies zu ändern, setzte sich am 23. Oktober eine kleine Gruppe aus jungen ZPV-Mitgliedern zusammen. Aus diversen Ideen ergab sich, dass jeder Standort eine/n bestimmte/n Ansprechpartner/in, einen «Sektionspaten» haben sollte. Dieser soll nahe bei den Jungen sein und die Hemmschwelle senken, bei Problemen Hilfe zu suchen. Ein neues, auf Junge zugeschnittenes Argumentarium sowie eine neue, ansprechende Jugendbroschüre wurden inhaltlich zusammengestellt und werden nun ausgearbeitet. *Roman Schefer*

*ZPV Jugendvertreter*



## ■ RPV Aargau

### Sektionsnachfolge diskutiert

Präsident Markus Engenschwiler konnte zur Herbstversammlung im Restaurant Kastanienbaum in Hunzenschwil am 28. Oktober zahlreiche Mitglieder begrüßen. Referent war keiner eingeladen. Der Präsident begann mit den neusten Informationen von der RPV-Präsidentenkonferenz im Brenscino. Diese wird im 2018 nicht mehr im Tessin durchgeführt, sie findet am Brienersee im Seehotel in Bönigen statt. Zur Sprache kamen verschiedenste Themen wie u.a. das neue Berufsbild bei P-OP, «Werben RPV, neue Wege gehen» mit einer Gruppenarbeit mit SEV-Werbecoach Elena Obreschkow, der Stand der Dinge beim Funkgerät Lisa. Auch über den Zustand des Unterverbands RPV wurden die Versammelten informiert. In naher Zukunft fehlen RPV-Kollegen, die

die langjährigen Mitglieder im Zentralausschuss ersetzen, damit der UV RPV weiterhin eine Zukunft hat. Auch die Sektion RPV Aargau diskutierte über das Thema Sektionsnachfolge, denn der Präsident geht 2018 in Pension. Der RPV-Unterverband hat am 24. Juni das 120-Jahre-Jubiläum gefeiert mit einer Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Der Präsident bedankte sich beim Unterverband für die gute Organisation der Feier, zu der pro RPV-Sektion jeweils fünf Mitglieder eingeladen waren, die den schönen Tag auf dem Schiff geniessen konnten.

Zum Schluss machte der Präsident auf die Termine im 2018 aufmerksam. Im Anschluss wurde bei gemütlichem Zusammensein das Nachtessen eingenommen. *Markus Engenschwiler*

## ■ AS Mitte

### SEV zu Besuch in Basel

Am 7. November fand in Basel ein SEV-Besuch mit SEV-Werbecoach Elena Obreschkow und SEV-Gewerkschaftssekretär Arne Hegland statt. Am Vormittag waren wir bei Alex Bringolf in der Personalkantine des RB Muttenz. Wir konnten mit einigen Mitgliedern interessante Gespräche führen. Am Nachmittag ging der Besuch weiter im Reisezentrum Basel SBB. Dort konnten wir mit insgesamt sieben Kolleg/innen sprechen, wovon eine Kollegin direkt den Beitritt unterschrieben hat. Zwei Azubis waren bereits durch Login

als Mitglieder geworben. Den restlichen vier Kolleg/innen konnten wir die Vorteile des SEV aufzeigen.

Rolf Moos wird bei diesen Kollegen nochmals nachfassen. Versüsst wurde der Besuch durch Cupcakes «made by Pia Fischer». Insgesamt war es ein gelungener und erfolgreicher Anlass.

*Rolf Moos*



■ Unterverband ZPV

## Regionalversammlung Ost: «Auf die Jungen wird grosser Druck gemacht»



Reto Brüllhardt begrüsst die Versammlungen zur Regionalversammlung Ost in Zürich.

Urs Helfenstein vom Gemeinderat Kreis 5 Zürich hielt ein Referat und sprach verschiedene Themen an wie Neubauten, Mietwohnungen und Billag. Einige Punkte erläuterte er detaillierter. Ob Wohnungen oder Billag, es gehe um den Zusammenhalt in unserer Gesellschaft.

Claudia Bossert, Regionalleiterin Ost, erklärte die Kundenbegleitung 2020, LMS, die Zweierbegleitung sowie die Digitalisierung. Die Fragen aus dem Publikum konnte sie souverän beantworten.

Thomas Walther, Peko, sprach ähnliche

Themen an. Für die SBB sei es so, dass alle unsere Nebenarbeiten in den 18 Minuten abgeboten sein sollten (auch wenn Systeme nicht funktionieren...). ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet zeigte auf, dass auf die Jungen grosser Druck gemacht wird – bitte schreibt Beispiele auf, damit der SEV helfen kann. «Das Berufsbild wird es so, wie es heute ist, kaum mehr geben», waren seine abschliessenden Worte.

Das ausführliche Protokoll der Regionalversammlung Ost kann angefordert werden per E-Mail an [hansjoerg.waefler@sbb.ch](mailto:hansjoerg.waefler@sbb.ch).

Hansjörg Wäfler

■ Unterverband TS

## «Das Netzwerk pflegen»

Eine Delegation des Zentralausschusses TS traf sich am 24. November mit dem Sektionsvorstand der TS Sektion Ticino. Gleichzeitig wurden auch die Peko-Flächenpräsidenten der Officine und der Serviceanlage Bellinzona von P-OP-ZBS eingeladen. Bekanntlich wird sich auf den Juli 2019 die betriebliche Mitwirkung gemäss Beschluss 33 erheblich verändern. Genau aus diesem Grunde wollten wir mit den jetzigen Peko-Flächenpräsidenten über die neue Situation der zukünftigen gesamtschweizerischen Peko Flächen FZI, MLO und ZBS diskutieren. In der Diskussion kam schnell die Erkenntnis, dass das Ziel der SBB und der Gewerkschaften in den Verhandlungen, nämlich die Peko Flächen «zu stärken» mit diesem Verhandlungsergebnis keineswegs erreicht wurde. Im Gegenteil! Die Peko Flächen

werden in der Tat eher geschwächt. Insbesondere ist diese Veränderung für die heutige Peko der Officine eine gravierende Situation. Denn durch die geschichtliche Vergangenheit des Werks hat diese Peko eine von allen anderen völlig unterschiedliche Bedeutung. Trotzdem gilt es nun diese neue Organisation der Peko umzusetzen. Gemeinsam wurde das weitere Vorgehen zur Umsetzung vereinbart.

Weitere Themen waren die Stärkung des Vertrauensleutenetzes und die Mitgliederwerbung. Leider mussten wir auch zur Kenntnis nehmen, dass auch im Tessin bei der Umsetzung der Berufsbilder von P-OP grosse Fehler gemacht wurden, die nicht unbedingt hilfreich sind, um die Moral und die Stimmung bei den Mitarbeitenden zu verbessern.

Medienstelle TS

■ AS Bern

## Neuer Werbeverantwortlicher gesucht

Fast 80 Mitglieder konnte Präsident Manfred Schaffer zur Herbstversammlung begrüßen!

Das Leitungsteam musste infolge Ablaufs der Amtsdauer wiedergewählt werden. Joel Jufer gibt sein Amt als Werbeverantwortlicher aus zeitlichen Gründen ab, er bleibt aber als Beisitzer im Sektionsvorstand. Ein neuer Werbeverantwortlicher ist also gesucht! Dies ist umso wichtiger, da wir immer Neumitglieder benötigen, auch im Hinblick auf die anstehenden GAV-Verhandlungen. Mehr Mitglieder = mehr Kraft! Wer sein Werbetalent unter Beweis stellen möchte, ist im Sektionsvorstand herzlich willkommen!

Yves Zischek, Gesamtprojektleiter von SmartRail 4.0, erläuterte dieses Projekt von SBB-Infrastruktur, das die Digitalisierung und Automatisierung der Bahn

der Zukunft zum Ziel hat. Neue Technologien sollen genutzt werden, um Fahrplanerstellung, Bahnbetrieb und Zugsteuerung zu automatisieren. So sollen die Netzkapazität gesteigert, die Sicherheit erhöht, die Verfügbarkeit der Sicherungsanlagen verbessert und die Bahninfrastruktur effizienter genutzt werden. Nicht zuletzt sollen so auch die Kosten gesenkt werden. Wichtig ist, dass hier nicht nur die SBB am Werk ist, sondern auch andere Bahnen aus der Schweiz und Europa, die Industrie, die Forschung und auch die politischen Akteure! Allerdings fiel auf, dass auf der Roadmap die Sozialpartner fehlen! Die Fragerunde zeigte, dass unsere Mitglieder sich mit dieser Entwicklung intensiv auseinandersetzen!

Mit einem gemütlichen Stehlunch wurde der Abend abgerundet.

Mathias Schmid

## Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



Starten Sie durch!  
[www.login.org](http://www.login.org)

### Spezialist/in öffentlicher Verkehr EFA

Arbeiten Sie in der Branche öV und möchten Ihre Berufskennnisse von offizieller Seite anerkennen lassen? Oder suchen Sie nach einer umfassenden Weiterbildung, um sich auf Fach- und Führungsaufgaben vorzubereiten?

Dann ist die Ausbildung zum/zur Spezialist/in öV mit eidg. Fachausweis genau das Richtige für Sie! Der nächste Lehrgang bei login, dem professionellen Partner für Berufsbildung in der Welt des Verkehrs, startet im September 2018 in Olten.

Alle Informationen zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie unter [www.login.org/spoev](http://www.login.org/spoev)



Yves Zischek, Gesamtprojektleiter SmartRail 4.0, stellt das Projekt vor.

## ■ VPT RhB, Pensionierte Generalversammlung in Thusis

Obmann Felix Murk begrüßte 51 Mitglieder sowie SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Peyer zur Generalversammlung in Thusis. Die GV ist alle Jahre der Tag, an dem man sich trifft: Ein wichtiger Teil des Pensioniertenalltags. Die Versammlung wurde mit den ordentlichen Traktanden eröffnet. Der Vorstand wurde für ein weiteres Jahr wiedergewählt. Beisitzer und Revisor Calvin Bäder sowie Beisitzerin Anna Schmid haben auf November 2018 ihren Rücktritt angekündigt. Der Vorstand wird auf fünf Mitglieder reduziert, so dass im Moment nur ein/e Nachfolger/in gesucht wird. Interessierte melden sich bitte beim Obmann. Im Vereinsjahr 16/17 sind 10 Mit-

glieder verstorben. Die Versammlung legte ihnen zu Ehren eine Gedenkminute ein. Im Jahresbericht erwähnte der Obmann die Branchentagung Pensionierte vom März, die der Start zu den Aktivitäten der Gruppe war (nächste Tagung: 15. März 2018 in Olten). Die Sommerreise am 22. Juni war an einem der schönsten Sommertage. 45 junggebliebene Eisenbahner mit Anhang reisten ins Engadin, weiter mit dem Bus über den Berninapass nach Livigno und zurück. Für 2018 folgte die Versammlung dem Vorschlag des Vorstands, den Ausflug in den Kanton Appenzell zu machen. Bei den Ehrungen wurden auch dieses Jahr viele SEV-Diplome vergeben: 70 Jahre – 4 Mitglie-



*Drei der anwesenden Jubilare, die persönlich geehrt wurden.*

der, 60 Jahre – 5 Mitglieder, 50 Jahre – 10 Mitglieder. Herzliche Gratulation und Danke für die Treue zum SEV.

Der Kassenbericht wurde einstimmig angenommen. Das Vermögen sieht wieder rosiger aus und das Traktandum wurde mit Applaus bestätigt. Die Sektion zählte am Tag der GV 267 Mitglieder. Der Bestand bewegt sich immer zwischen 260–300 Personen. Wir sind bestrebt, so viele Mitglieder wie möglich für die Gruppe zu gewinnen. Erich Schär wurde

## FVP-Multitageskarte weiterhin erhältlich

Die Pensioniertengruppe VPT RhB diskutierte an ihrer Generalversammlung vom 16. November das Thema FVP-Multitageskarten (im Spätsommer war in der Presse die Rede von deren Aufhebung) und es zeigte sich eine gewisse Verunsicherung.

Der SEV hat am 13. November von der SBB die Bestätigung erhalten, dass die FVP-Multitageskarte nach dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 weiterhin im Sortiment bleibt. Allerdings denkt die Schweizerische Steuerkonferenz immer noch über eine Versteuerung dieses Angebots nach, da der gewährte Rabatt mehr als 20 Prozent beträgt. Eine Entscheidung hat sie noch nicht getroffen. Der SEV bleibt am Ball!

**SEV-VPT/Felix Murk**

im Alter von 83 Jahren Mitglied. Er wurde mit Applaus begrüßt. Hinweis: Meldet euch bei der Pensionierung bei der Gruppe VPT!

Peter Peyer informierte aus dem SEV. Ein Thema war die Pensionskasse RhB, deren Zustand gegenüber derjenigen der SBB einmalig ist. Zu einer grossen Diskussion führte das

Thema Multi-TK 5/6. Niemand wusste den genauen Sachverhalt (Entscheid siehe Kasten). An der VPT-Tagung Ostschweiz in Rebstein vom 18. November waren 18 pensionierte RhBler dabei. Nach einer regen allgemeinen Diskussion endete die Versammlung. Die GV 2018 findet am 15. November in Thusis statt.

**Felix Murk**

## ■ AS Ost 1. Herbstversammlung mit Besichtigung Maestrani



Alle Teilnehmenden trafen sich am 18. November am Bahnhof Flawil. Nach kurzer Fahrt mit dem Postauto gingen wir auf die Spurensuche des Glücks. Die Mitglieder lernten während eines geführten Rundgangs die Vielfalt der Schokoladenherstellung bei Maestrani kennen und konnten Schokolade nach Herzenslust geniessen. Nach dem Mittagessen begrüßte Vizepräsidentin Verena Gämperli alle zur 1. Herbstversammlung. AS-Zentralpräsident Peter Käppler informierte über die bevorstehenden GAV-Verhandlungen und wies auf allfällige Problemfelder hin wie den Lohnanstieg der jungen Mitarbeitenden, den Kündigungsschutz, die Lohngarantien und den Schutz vor negativen Auswirkungen der Digitalisierung. Weiter stellte er das Projekt Vertrauensleute vor. Ziel ist es, an jedem Standort mindestens ein SEV-Mitglied zu finden, das

die SEV-Infos publiziert. Nach einem Hinweis auf die Werbung übergab er das Wort an Andrea Pace. Dieser wies auf kommende Abgänge durch Pensionierungen hin. Das grosse Ziel lautet, die Abgänge durch Neumitglieder zu ersetzen. Dazu folgten vom Werbeverantwortlichen wertvolle Tipps zur Gewinnung neuer Mitglieder. Marco Huber stellte sich als Kandidat für das Präsidentenamt vor und wurde einstimmig gewählt. An der 2. Herbstversammlung am 20. November würde sich entscheiden, ob Marco Huber definitiv gewählt ist. Die langjährigen Mitglieder wurden geehrt. Mitglieder mit 25, 40 und 45 Jahren SEV-Treue erhielten zum Dank einen Gutschein und einen süßen Gruss. Nächste Daten: Frühjahrsversammlung, 19. März, abends; Herbstversammlungen, 17. November, ganztägig und 19. November, abends. **F. Wipf/V. Gämperli**

Jetzt den Newsletter  
kontakt.sev abonnieren:  
sev-online.ch/de/newsletter



## ■ AS Ost 2. Herbstversammlung: Marco Huber gewählt

Vizepräsidentin Verena Gämperli begrüßte 40 Mitglieder und zwei Gäste zur 2. Herbstversammlung der Sektion.

SEV-Präsident Giorgio Tuti referierte zum Thema «SEV – Gewerkschaft mit Zukunft!?!». Die Sichtweise im Transportbereich vom Binnenverkehr zum internationalen Verkehr ändere sich. Die Umsetzung von EU-Vorgaben und Regeln im Verkehrsbereich seien in der Schweiz weit fortgeschritten. Themenfelder seien Liberalisierung, Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, etc. Giorgio Tuti erläuterte, was unter «Liberalisierung» abläuft. In Europa setzt sich der SEV für einen sicheren und sozialen Eisenbahnverkehr ein. Die SEV-Zukunft ist möglich. Er zeigte drei Themenfelder auf:

- Anpassung Strukturen, Ausrichtung auf Veränderungen, Öffnung für weitere Branchen Vernetzung in der Schweiz (SGB) und Europa (ETF);
- Auftritt, Design, moderne Kommunikation, Mobilisierungs-

fähigkeit, Dienstleistungen; ■ Flächendeckender GAV, Rahmenbedingungen in Sozial- und Verkehrspolitik.

Zum Schluss verglich er die Gewerkschaftslandschaft von 1988 und 2010. In der Frageunde regte Clemens Cola an, eine gute PR-Firma mit der Erarbeitung eines modernen SEV zu beauftragen.

Patrick Bellon, Vizepräsident AS, informierte über die Arbeiten des Unterverbands AS im Bereich GAV-Verhandlungen und wies auf den Deckungsgrad der Pensionskasse von 106% hin. Der Werbeverantwortliche Andrea Pace hatte Tipps zum Thema Mitgliederwerbung und der Leiter Branche P, Clemens Cola, stellte die Resolution der Branchentagung P vor (siehe kontakt.sev Nr. 19).

Marco Huber stellte sich als Kandidat für das Präsidentenamt kurz vor und wurde bei der 2. Wahl einstimmig zum neuen Präsidenten von AS Ost gewählt. Herzliche Gratulation und viel Erfolg im neuen Amt!

Die Jubilare mit 25, 40 und 45 Jahren SEV-Mitgliedschaft wurden geehrt und erhielten ein kleines Dankeschön der Sektion. Zum Schluss informierte die Vizepräsidentin über die nächsten Mitgliederversammlungen (Daten siehe 1. Herbstversammlung) und wies darauf hin, dass der Vorstand offen ist für neue Mitglieder und sich über Unterstützung freuen würde. Interessierte wenden sich bitte an den Vorstand.

**Ferdinand Wipf/Verena Gämperli**



*SEV-Präsident Giorgio Tuti gratuliert Marco Huber (links) zur Wahl als Sektionspräsident.*

## ■ PV Luzern

## Schlusswanderung Grafenort–Dallenwil

31 Kolleg/innen fuhren mit der Zentralbahn nach Grafenort. Im Herrenhaus konnten wir uns bei Kaffee und «Bauernzopf» stärken. Nach dem Eintreffen von noch 3 Kolleg/innen wanderten wir bei nebligem Wetter gemütlich der Engelberger Aa entlang Richtung Wolfenschiesse und weiter nach Dallenwil zum Gasthof Schlüssel. Dort trafen wir noch 16 Kolleg/innen. Nach einem feinen Mittagessen präsentierte Emil Knöpfel wie gewohnt mit einer eindrücklichen Diashow

die diesjährigen Wanderungen sowie die Wanderwoche im Ötztal. Der Präsident bedankte sich anschliessend bei Emil und der Hauptfotografin Julitta Stössel für die schönen Fotos. Er machte noch einen Hinweis auf die anstehende Adventsfeier. Bei seinem Abschluss dankte er Trudi Jutzi für die Hilfe bei der Leitung der Schlusswanderung und wünschte allen eine gute Heimkehr. Am späteren Nachmittag ging es dann individuell zurück nach Luzern. **René Wolf**

## Pensionierte SBB

## 7. Dezember ■ Pensioniertes Zugpersonal Luzern

Ab 14 Uhr, Luzern, Boccia-Stübli Pro Ticino (Bus Nr. 1 bis «Eichhof»)

Wöchentlicher Treff

## 12. Dezember ■ PV Olten und Umgebung

13.45 Uhr, Olten, Stadttheater Olten, Konzertsaal

Weihnachtsfeier

## 13. Dezember ■ PV Basel

13.30 Uhr, Basel, Volkshaus, Unionsaal (1. Stock)

Weihnachtsfeier

## 13. Dezember ■ PV Bern

13.30 Uhr, Bümpliz, Sternensaal (Tram Nr. 7 ab Bern HB bis «Bachmätteli»)

Weihnachtsfeier

## 14. Dezember ■ PV St. Gallen

14.15 Uhr, St. Gallen-St. Georgen, Rest. Adler (Saal)

www.sev-pv.ch/st-gallen

Adventsfeier

Wir treffen uns jeden Donnerstag (ausser Feiertage). Alle – auch Kolleginnen und Kollegen anderer Kategorien – sind herzlich willkommen zum Bocciaspielen, Jassen oder auch nur zum gemütlichen Beisammensein.

Alle Mitglieder mit Partner/in sind eingeladen. Besinnliche Worte spricht Thomas Faas, Gemeindeleiter in Luterbach. Der Männerchor und die Musikschule Olten sorgen für vorweihnachtliche Stimmung. Es braucht keine Anmeldung.

Alle Mitglieder mit Partner/innen sind zu dieser besinnlichen Weihnachtsfeier eingeladen. Musik, Gesang und eine Geschichte bereichern das Programm. Dazwischen gibt es die traditionellen «Grätimannen» mit Kaffee.

Hedi Gugger liest eine Geschichte vor und vom Männerchor der pensionierten Eisenbahner Bern hören wir letztmals schöne Lieder. Die «Oldies» erfreuen mit unterhaltsamer Musik. Ein wahrhaftes Zvieri und eine kurze Orientierung über die Billag-Initiative runden die Feier ab. Alle Mitglieder mit Partner/in sind eingeladen.

Alle Mitglieder mit Partnerin sind eingeladen. Der Liechtensteinische Panflötenchor umrahmt die Feier musikalisch. Besinnliche Worte von Pfarrer Markus Unholz. Anschliessend geniessen wir ein gutes Nachtessen aus der Adler-Küche.

## Bildung

■ SEV Bildung/Movendo – das Bildungsinstitut der Gewerkschaften  
www.movendo.ch

Alle Kurse (inkl. Verpflegung) sind für Gewerkschaftsmitglieder kostenlos. Weitere Infos sowie Anmeldedetails siehe Website oder bei Movendo, 031 370 00 70, info@movendo.ch.

18. bis 20. Juni  
Sigriswil, Solbad Hotel und am 3. Tag: Bern, Zentralsekretariat SEV

Modul 1 – Aktiv in meiner Gewerkschaft

Inhalt: Das Movendo-Basisseminar für Vertrauensleute vermittelt die Grundkenntnisse der Gewerkschaftspolitik. Lerne die Rolle und die Rechte aktiver Mitglieder sowie deren Handlungsmöglichkeiten am Arbeitsplatz und in der Gewerkschaft kennen. Der 3. Tag im Zentralsekretariat SEV präsentiert Strukturen, Geschichte und die Rolle aktiver Gewerkschafter/innen des SEV.

14. und 19. September  
Weggis, Hotel Rigi

Modul 2 – Aktiv in meiner Sektion (Kommunikation, Politik, Gewerkschaftsarbeit)

Inhalt: Wir setzen uns mit den Grundsätzen einer wertschätzenden Kommunikation und erfolgreicher Teamarbeit im Vorstand auseinander. Weiter thematisieren wir das Funktionieren von demokratischen Organisationen sowie die sozial- und verkehrspolitischen Positionen des SEV.

17. November  
Freiburg, NH Hotel

Modul 3 – Aktiv im Vorstand: Vertiefung für (angehende) Sektionspräsidentinnen und -präsidenten

Inhalt: Im Erfahrungsaustausch stehen die Rechte und Pflichten von Sektionspräsident/innen, das erfolgreiche Durchführen und Gestalten von Versammlungen sowie die Rekrutierung neuer Vorstandsmitglieder im Mittelpunkt. Weiter diskutieren wir herausfordernde Situationen als Vorstandsmitglied, für welche wir Strategien zur Konfliktlösung kennenlernen.

sev-online.ch sev-online.ch sev-online.ch

## Unsere Verstorbenen

**Brülisauer Max**, pensionierter Betriebsangestellter, Kreuzlingen; gestorben im 68. Altersjahr. PV Thurgau.

**Bussinger Agnes**, Witwe des Hans, Sissach; gestorben im 93. Altersjahr. PV Basel.

**Helbling Josef**, pensionierter Gruppenchef, Rapperswil SG; gestorben im 91. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Hersche Johann-Anton**, pensionierter Rangierangestellter, Appenzell; gestorben im 92. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Hofer Fritz**, pensionierter Handwerkermeister, Rothrist; gestorben im 93. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Katzer Wolfgang**, Basel; gestorben im 77. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

**Kleeb Rudolf**, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Pratteln; gestorben im 93. Altersjahr. PV Basel.

**Krauchthaler Elisabeth**, Witwe des Hans, Bern; gestorben im 87. Altersjahr. PV Bern.

**Lanz Werner**, pensionierter Rangierangestellter, Münchwilen AG; gestorben im 89. Altersjahr. PV Aargau.

**Leuenberger Edith**, Witwe des Albert, Herzogenbuchsee; gestorben im 87. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Liechi Ernst**, pensionierter Meister, Ostermündigen; gestorben im 85. Altersjahr. PV Bern.

**Nanzer Fridolin**, pensionierter Bahnassistent, Glis; gestorben im 89. Altersjahr. PV Wallis.

**Ogi Arthur**, pensionierter Zugführer, Bern; gestorben im 83. Altersjahr. VPT BLS.

**Rard Michel**, Salvan; gestorben im 93. Altersjahr. PV Wallis.

**Robert Willy**, Rangierlokomotivführer, Biel; gestorben im 83. Altersjahr. PV Biel.

**Rohrer Margaretha**, Witwe des Hans, Buchs SG; gestorben im 95. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

**Schaffer Lisbeth**, Witwe des Werner, Biel; gestorben im 92. Altersjahr. PV Biel.

**Stössel Othmar**, pensionierter Zugführer, St. Gallen; gestorben im 78. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Urmi Rosa**, Witwe des Ernst, Mettmenden; gestorben im 95. Altersjahr. PV Zürich.

**Walther Karl**, pensionierter Schichtführer, Bitsch; gestorben im 85. Altersjahr. PV Wallis.

**Widmer Paul**, Reinach AG; gestorben im 93. Altersjahr. VPT AAR bus+bahn.

**Zbinden Gertrud**, Witwe des Willy, Ittigen; gestorben im 90. Altersjahr. PV Bern.

**Zellweger Margrit**, Witwe des Friedbert, Kirchlindach; gestorben im 101. Altersjahr. PV Bern.

**Zimmermann Jakob**, pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben im 93. Altersjahr. PV Zürich.

**Zürcher Werner**, Gais; gestorben im 93. Altersjahr. VPT Appenzellerland.

**Zweifel Fritz**, pensionierter Lokomotivführer, Niederurnen; gestorben im 97. Altersjahr. PV Buchs-Chur.

## IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich

ISSN 1662-8454 Auflage: 28 101 Ex. (Gesamtauflage 42010 Ex.), WEMF-beglaubigt 24.10.2016

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Vivian Bologna (Chefredaktor), Peter Anliker, Pascal Fiscalini, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang

Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

## Abonnemente und Adressänderungen:

SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–

Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

Produktion: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 21. Dezember 2017

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 14. Dezember 2017, 8 Uhr

Inserateschluss: 11. Dezember 2017, 10 Uhr

Link zum Recht

# Bei Arbeitsunfähigkeit droht Entlassung

Teilweise arbeitsunfähig? Es droht vollständige Entlassung! Wenn die SBB spart, sind auch soziale Errungenschaften in Gefahr.

**Der Druck, den das Railfit-Programm auf die Arbeitsverhältnisse ausübt, verlangt grosse Wachsamkeit. Vor allem von jenen, die infolge Krankheit voll oder teilweise krankgeschrieben sind. Vincent Brodard vom SEV-Rechtsschutzteam erläutert die Gefahren.**



Vincent Brodard am SEV-Kongress 2017: Als Mitarbeiter beim Rechtsschutz sieht er Schockierendes.

«Ich bin gegenwärtig aus gesundheitlichen Gründen arbeitsunfähig. Besteht die Gefahr, dass ich nach zwei Jahren in dieser Situation meine Arbeitsstelle verliere?» Solche Anfragen gelangen an unseren Rechtsdienst. Also denn, Kollege Brodard, wie sieht's aus? «Der GAV SBB regelt Fragen im Zusammenhang mit Arbeitsunfähigkeit in Artikel 125 und folgende. Als vollständig arbeitsunfähig gilt, wer gar nicht mehr arbeiten kann. Der Kündigungsschutz dauert zwei Jahre ab

Beginn der Arbeitsverhinderung. Nach dieser Frist kann entlassen werden, wer weiterhin unfähig zur Ausübung der vereinbarten Arbeit ist.» Andere Beispiele sind weniger klar: «Nehmen wir zum Beispiel einen Lokomotivführer, der aufgrund von Rückenproblemen nicht mehr im Führerstand sitzen kann. Er ist zwar nicht arbeitsunfähig, kann aber die Aufgaben, für die er angestellt wurde, nicht mehr ausfüh-

ren. Stattdessen könnte er Büroarbeit verrichten. Nach zwei Jahren kann sein Arbeitsvertrag aufgelöst werden, wenn ihm innerhalb der SBB keine neue Arbeit übertragen werden kann», erklärt der SEV-Gewerkschaftssekretär. Oder: «Ein Angestellter ist top in Form, aber ein Arztzeugnis bescheinigt ihm, dass er nur Morgentouren ausüben kann. Er ist teilweise arbeitsfähig. Auch er ris-

kiert den Verlust der Arbeitsstelle nach zwei Jahren», sagt Vincent Brodard. Auch wenn jede Situation sich wieder anders darstellt, so stehen doch die Regelungen im Zeichen von Railfit allgemein unter Druck. 1400 Stellen müssen bis 2020 gestrichen werden, die Möglichkeiten einer Umplatzierung innerhalb der SBB verschwinden fatalerweise. «Im Falle von Zweifeln und Beunruhigung sollte man nicht

zögern, uns zu kontaktieren», empfiehlt Brodard.

## Ü-50-Angestellte sind geschützt

«Wer 50 oder älter ist und mindestens 10 Jahre in die SBB-Pensionskasse eingezahlt hat, kann zwar ebenfalls nach zwei Jahren entlassen werden, wird aber medizinisch frühpensioniert, profitiert also von der berühmten Berufsinvalidität, die die SBB vor einem Jahr schwächen wollte als eine der ersten Sparmassnahmen im Rahmen von Railfit», ruft Vincent Brodard in Erinnerung. Wird dieser Schutz, der eine Rente und eine AHV-Überbrückungsrente bis zum gesetzlichen Rentenalter garantiert, im Zuge der GAV-Verhandlungen nächstes Jahr wieder angegriffen? «Eins ist sicher: Die SEV-Mitglieder haben diesen Schutz mit Klauen und Zähnen verteidigt, der bei Monopolberufen – wie jenen bei der SBB – äusserst nötig ist», schliesst er.

Vivian Bologna/pan.

Leserbrief

## Von «sopres» und «sottos» bei der SBB

«Wenn alles läuft wie geplant, kann es – egal mit welcher Software – sehr gut bewältigt werden», höre ich Jeannine Pilloud am 23.11. im «Rendez-vous» auf SRF 1 verkünden. Endlich ist unser neues Lokpersonal-Dispositionsprogramm Sopre auch im Radio. Nur schon dieser eine Satz ist eine Ohrfeige für jeden Disponenten und zeigt die totale Unkenntnis der Materie. Man habe nun alles zu über 90% im Griff. Die Logik davon ist, dass uns nach wie vor 10% Fehler bei Sopre quälen. Für SBB-Verhältnisse eine exorbitant hohe Fehlerquote. Stellen wir uns vor, die Lokführer verschlafen an einem

von zehn Tagen, verfehlen einen von zehn Halten oder überfahren eines von zehn Halt zeigenden Signalen... Die vielgelobte Effizienz können wir ebenfalls noch nicht richtig spüren. Immer wieder fallen deshalb Züge aus, weil man am Abend einfach keine Lokführer mehr hat. Von der 3 x 24 h-Regel (dass also der Lokführer 72 h vor Dienstantritt seine Tour kennt) sind wir schon längstens weggekommen. Wenn man Glück hat, weiss man es zwei Tage im Voraus – sonst auch weniger... Das Problem von Sopre sind jedoch nicht einmal die Fehler, sondern die mühsame Bedie-

nung. Will man zum Beispiel als Lokleitung nach Lokführern selektieren, erscheint jedes zweite Mal ein weisser Bildschirm. Ein weiterer Störfaktor ist die vermeintlich clevere Verknüpfung des Fahrzeugdispositionsprogrammes Ceres mit Sopre. Ändert die Lokleitung zum Beispiel die Schwächung eines Zuges, ändert sich automatisch der Dienst des Lokführers. Das macht die Sache sehr schwerfällig, zumal Ceres auch immer wieder Fehler hat. Ein relativ kleiner Streckenunterbruch – wie z. B. am 16.11. zwischen Koblenz und Turgi (mit ein bis zwei zu wendenden S-Bahnen) – beschäftigte

bei Piper einen Disponenten. Mit Sopre waren es zeitweise deren vier. Ich möchte nicht wissen, wie der brennende Kabelkanal von Oerlikon vom Juni 2016 oder das Zeitungsauto im Gleis 1 von Stadelhofen vom November 2011 gemeistert worden wäre. Zitieren wir zum Schluss aber nochmals aus demselben Radiointerview Frau Pilloud: «Wir haben noch zusätzliche Kräfte eingesetzt, und ich hoffe, dass wir den Fahrplanwechsel gut meistern». Das hoffe auch ich. In diesem Sinne allen einen schönen Fahrplanwechsel!

Matthias Haag,

Lokleiter S-Bahn und Lokführer, Zürich

Leserbrief

## Digital?

Der neue GAV müsste auch Artikel zur Digitalisierung, Rationalisierung und Weiterbildung aller betroffenen Personalkategorien enthalten, damit der Mensch nicht von der Robotik verdrängt wird. Bei den Verhandlungen muss diesem Punkt ein spezielles Augenmerk geschenkt werden. Alle müssen ein Grundausskommen erzielen können, mit dem sie ihre Familien und sich sicher und würdig durchs Leben bringen und ihren Kindern nach deren Fähigkeiten eine Ausbildung ermöglichen können. Dies darf nicht nur den Reichen vorbehalten bleiben.

Thomas Müller, Zürich

ETF

# SEV leitet sozialen Dialog der Bahnen

**Letzten Freitag hat SEV-Präsident Giorgio Tuti die Zügel des europäischen Eisenbahn-Sozialdialogs für die nächsten zwei Jahre übernommen. Er leitet damit eine äusserst wichtige Stelle im Kampf gegen Dumping.**

Giorgio Tuti giert nicht nach Glanz und Gloria, Orden und Blumen. Aber seine Wahl vom letzten Freitag an die Spitze des europäischen Sozialdialogs der Eisenbahnen ist eine äusserst gute Nachricht für das Personal der europäischen Eisenbahnunternehmen, denn er bringt seine langjährigen Erfahrungen mit Verhandlungen in der Schweiz mit. «Meine 20 Jahre beim SEV werden mir bei der Leitung des Sozialdialogs der Eisenbahnbranche unlegbar helfen. Dieser Sozialdialog, eine paritätisch aus Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zusammengesetzte Plattform, muss weiterentwickelt werden. Die schweizerische Kultur des Dialogs und der Sozialpartnerschaft ist ein wertvoller Trumpf», bestätigt der SEV-Präsident.



Sabine Trier, stv. Generalsekretärin der ETF, Giorgio Tuti, Präsident der Sektion Bahn und Vizepräsidentin Maria Cristina Marzola.

## Kampf gegen Liberalisierung, Privatisierung und Dumping

Rund 850 000 Eisenbahner/innen sind von den Rahmenbedingungen betroffen, die die Europäische Union aufstellt. «Der Sozialdialog kann Empfehlungen für die Bahnbranche herausgeben oder zwingende Vereinbarungen beschliessen», ruft Giorgio Tuti in Erinnerung. Das Aktionsprogramm, das die Eisenbahnbranche am 30. November angenommen hat, legt drei vordringliche Achsen fest: den Kampf gegen die Privatisierung, den Kampf gegen die Liberalisierung, den Kampf gegen das Dumping. «Unser Aktionsplan sieht insbesondere vor, vorbildliche und schlechte Praktiken zu analysieren, wie in Europa mit dem Dumping umgegangen wird. Wir wollen das Lohn-, Arbeitszeit- und So-

zialdumping bekämpfen, zwei Elemente, die die Sicherheit gefährden können», so Giorgio Tuti.

## Erste Verhandlungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern

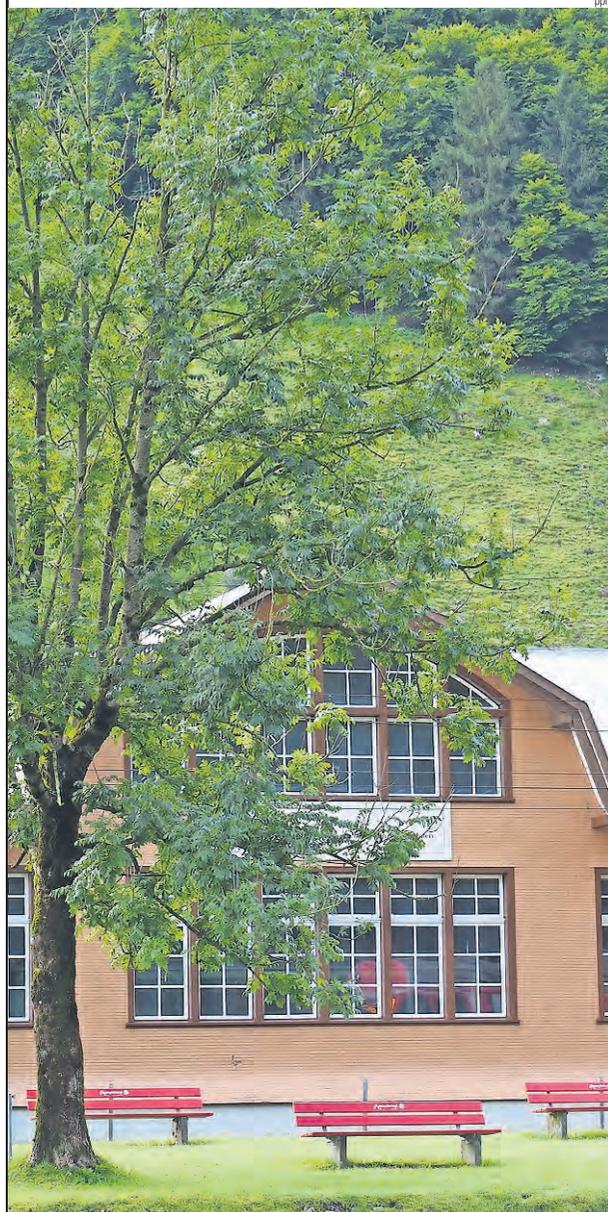
Am Freitag fand auch die erste gemeinsame Sitzung von Arbeitgebern und Arbeitnehmern im Rahmen des Sozialdialogs statt. Mit welchem Ergebnis? Giorgio Tuti fasst zusammen: «Der Arbeitsplan konnte verabschiedet werden, ein Dokument, das in den letzten Jahren gefehlt hat. Er sieht insbesondere vor, den Anteil der Frauen bei der Bahn zu erhöhen, ein Projekt über die Auswirkungen der Digitalisierung auf die Beschäftigung in Angriff zu nehmen und die Sicherheit in der Branche zu verbessern.»

Vivian Bologna/pan.



SEV-Präsident Giorgio Tuti im Blick der Delegierten der ETF.

## Photomystère: «Wo ist das?»



Das Bild in der letzten Nummer zeigte ein Motivbild in der Wallfahrtskirche Madonna del Sasso in Orselina oberhalb Locarno. Ein grösserer Bildausschnitt ist auf unserer Website zu finden: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

Das Taschenmesser «Outrider» gewonnen hat

**Mario Domeniconi, Boll, Mitglied PV Bern.**

Erneut fragen wir: Wo ist das? Unter allen Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **ein edles Caran d'Ache-Schreibset**. Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Lösung erscheinen in der nächsten Ausgabe von *kontakt.sev*.

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

### So nehmen Sie teil:

#### Per Postkarte:

Schreiben Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken Sie diese bis

**Mittwoch, 13. Dezember, an:**

**SEV  
Photomystère  
Postfach  
3000 Bern 6**

#### Per E-Mail:

Schicken Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse per E-Mail an [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

#### Im Internet:

Unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) klicken Sie auf die Box Photomystère rechts unterhalb der Agenda und füllen danach alle Felder aus.